

BAND 47

Praxis kommunale Verkehrswende

Ein Leitfaden

Mit Texten von Thorsten Koska, Ulrich Jansen, Oscar Reutter, Carolin Schäfer-Sparenberg, Meike Spitzner und Alina Ulrich



PRAXIS KOMMUNALE VERKEHRSWENDE

**HEINRICH BÖLL STIFTUNG
SCHRIFTEN ZUR ÖKOLOGIE
BAND 47**

Praxis kommunale Verkehrswende

Ein Leitfaden

**Mit Texten von Thorsten Koska, Ulrich Jansen, Oscar Reutter, Carolin Schäfer-Sparenberg,
Meike Spitzner und Alina Ulrich**

Herausgegeben von der Heinrich-Böll-Stiftung

Die Autorinnen und Autoren

Thorsten Koska (Einführung; Radverkehr; Geteilte und vernetzte Mobilität; Elektromobilität; Rahmenbedingungen), Ulrich Jansen (Parkraum; ÖPNV), Oscar Reutter (Strategien der Verkehrswende; Erfolgsfaktoren für die Verkehrswende; Mobilität für alle), Carolin Schäfer-Sparenberg (Fußverkehr; Parkraum; Entschleunigung; Integrierte Verkehrsplanung; Mobilitätsmanagement), Meike Spitzner (Mobilität für alle), Alina Ulrich (Fußverkehr; Entschleunigung)

Alle Autorinnen und Autoren arbeiten beim Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie gGmbH.
Weitere Informationen unter: wupperinst.org

Bildnachweise

Wir danken allen Rechteinhabern der Fotos für die freundliche Nutzungsgenehmigung.



Diese Publikation wird unter den Bedingungen einer Creative-Commons-Lizenz veröffentlicht:

<http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/3.0/de> Eine elektronische Fassung kann her-

untergeladen werden. Sie dürfen das Werk vervielfältigen, verbreiten und öffentlich zugänglich machen. Es gelten folgende Bedingungen: Namensnennung: Sie müssen den Namen des Autors/Rechteinhabers in der von ihm festgelegten Weise nennen (wodurch aber nicht der Eindruck entstehen darf, Sie oder die Nutzung des Werkes durch Sie würden entlohnt). Keine kommerzielle Nutzung: Dieses Werk darf nicht für kommerzielle Zwecke verwendet werden. Keine Bearbeitung: Dieses Werk darf nicht bearbeitet oder in anderer Weise verändert werden.

Praxis kommunale Verkehrswende – Ein Leitfaden

Mit Texten von Thorsten Koska, Ulrich Jansen, Oscar Reutter, Carolin Schäfer-Sparenberg, Meike Spitzner und Alina Ulrich

Band 47 der Schriftenreihe Ökologie

Herausgegeben von der Heinrich-Böll-Stiftung 2020

Gestaltung: feinkost Designnetzwerk, Sebastian Langer (nach Entwürfen von State)

Cover-Bild: © vit – stock.adobe.com

Druck: ARNOLD group, Großbeeren

ISBN 978-3-86928-212-1

Bestelladresse: Heinrich-Böll-Stiftung, Schumannstr. 8, 10117 Berlin

T +49 30 28534-0 **F** +49 30 28534-109 **E** buchversand@boell.de **W** www.boell.de

INHALT

Vorwort	7
I Zur Einführung: Das Leitbild nachhaltiger Mobilität in Kommunen	9
II Strategien der kommunalen Verkehrswende	12
III Erfolgsfaktoren für die Verkehrswende in Kommunen	23
IV Handlungsfelder der Verkehrswende	32
1 Fußgängerfreundliche Städte – attraktive Wege und hohe Aufenthaltsqualität	32
2 So rollt es besser! Kommunen fahrradgerecht gestalten	41
3 Entschleunigung! Wie durch reduzierte Geschwindigkeit die Verkehrssicherheit erhöht wird	51
4 Neuer Raum – Wie Parkraummanagement und Straßenverkehr verbessert werden können	58
5 Alleskönner ÖPNV – Wie man das Rückgrat des Umweltverbundes attraktiver macht	68
6 Einfach von hier nach da – Geteilte und vernetzte Mobilität im Umweltverbund	78
7 Strom ist stark – Wie man Elektromobilität fördert	89
8 Jetzt kommt zusammen, was zusammengehört – Über die Verzahnung von Stadt- und Verkehrsplanung	99
9 Überzeugen und motivieren – Mobilitätsmanagement und Kommunikation	108
10 Mobilität für alle! – Wie die Verkehrswende allen eine umweltschonende Mobilität ermöglicht	115
V Notwendige Rahmenbedingungen für die Verkehrswende	132
Anhang: Weiterführende Literatur, Good-Practice-Beispiele und Planungshilfen	138

VORWORT

Wie wollen wir in unseren Städten und Gemeinden leben? Wollen wir mehr Platz und öffentliche Räume schaffen und bewahren, um einander begegnen und uns wohlfühlen zu können? Wollen wir, dass sich Menschen sicher im Straßenraum bewegen können, auch Kinder, ältere Menschen und Personen mit eingeschränkter Beweglichkeit? Und trotzdem möglichst schnell vorankommen? Oder: Wollen wir jederzeit alles mit dem Auto erreichen und überall parken können?

Diese Fragen beschäftigen viele Menschen im Alltag. Der Wunsch nach einer anderen Mobilität wird stärker – zahlreiche Bewohner/innen von Städten und Gemeinden gehen oft und gerne zu Fuß, und das Radfahren boomt. Die Nachfrage nach einem zuverlässigen ÖPNV in dichter Taktung steigt. Auf der anderen Seite wird um jeden wegfallenden Parkplatz gekämpft, die Auseinandersetzung zwischen unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer/innen wird aggressiver.

Die Mobilität in Deutschland wandelt sich, wie in anderen Ländern auch. Ein wachsendes Bewusstsein für den Klimawandel, der bereits heute Realität ist und von Kindern und Jugendlichen durch die FridaysForFuture-Bewegung auf die aktuelle politische Tagesordnung gesetzt wurde, macht klar, dass die CO₂-Emissionen im Verkehr sinken müssen. Bisher sind sie nämlich in fast allen anderen Bereichen, wie bei den Haushalten und in der Industrie, gesunken. Doch der Verkehr verursacht aktuell rund ein Fünftel der deutschen Kohlendioxidemissionen. Er emittierte 2017 sogar einige Kilotonnen CO₂ mehr als 1990 – also vor rund 30 Jahren. Aber Menschen haben auch andere Erwartungen an Straßen und Plätze in ihren Kommunen, sie möchten keinen Stau, keine zugeparkten Fuß- und Radwege, und sie möchten, dass ihre Kinder eigenständig, sicher und ohne Angst zur Schule gehen oder fahren können. Rund 91 Prozent der Bundesbürger/innen sind laut der Studie «Umweltbewusstsein in Deutschland 2016» der Meinung, dass es zum guten Leben beiträgt, wenn Städte und Gemeinden gezielt so entwickelt werden, dass die bzw. der Einzelne nicht mehr auf ein Auto angewiesen ist. Andererseits werden auch in Großstädten noch circa die Hälfte der Wege mit dem Auto zurückgelegt. Und jährlich werden in Deutschland über drei Millionen Pkw neu zugelassen; fast ein Drittel davon sind inzwischen SUVs.

Mit diesen Widersprüchen muss die Kommunalpolitik umgehen. Die gute Nachricht ist: Die lebenswerte Stadt ist möglich, und alltagstaugliche Mobilität funktioniert durchaus auch ohne eigenes Auto. Blickt man ins europäische Ausland, sieht man viele gute Beispiele, die die Richtung anzeigen und die lebenswerte Stadt erlebbar machen: Sei es das fußgängerfreundliche Vitoria Gasteiz, die «City of Cycling» Kopenhagen, Zürich als Welthauptstadt des ÖPNV sowie die vernetzte Metropole Helsinki, wo eine Flatrate alle Verkehrsmittel nutzbar macht für die schnellsten Wege durch die Stadt, ohne dass man ein eigenes Auto braucht. Die

Heinrich-Böll-Stiftung hat im vergangenen Jahr einige dieser «Best Practices» im Internetdossier «kommunale Verkehrswende» zusammengestellt (<https://www.boell.de/de/kommunale-verkehrswende>).

Deutsche Städte und Gemeinden haben sich ebenfalls auf den Weg gemacht zu einer Verkehrswendekultur. Davon handelt dieser Leitfaden. Er zeigt, was heute schon möglich ist und gemacht wird, teilweise mit überschaubarem Mitteleinsatz, um eine gute Mobilität mit perspektivisch Null Verkehrstoten, ohne Stau, besserer Luft und schöneren Straßen und Plätzen zu erreichen. Vorgestellt werden Beispiele aus der ganzen Bundesrepublik aus großen und kleineren Städten zu den Themen Fußverkehr, Radverkehr, Entschleunigung, Parkraummanagement, ÖPNV, vernetzte Mobilität, Elektromobilität, integrierte Stadt- und Verkehrsplanung, Mobilitätsmanagement und Kommunikation sowie Mobilität für alle. Wir hoffen, damit einen praktischen Instrumentenkasten für alle Kommunalpolitiker/innen zusammengestellt zu haben, die vor Ort die kommunale Verkehrswende gestalten wollen. Alle Beispiele sind zur Nachahmung empfohlen.

Denn der Durchbruch zu einer nachhaltigen umwelt- und sozialverträglichen Verkehrspolitik ist in den meisten Kommunen noch nicht geschafft. Der Abschied vom Leitbild der autogerechten Stadt fällt schwer, manche Verwaltungen stecken in ihren Routinen fest. Die kommunale Verkehrswende ist keine kosmetische Kurskorrektur, sondern ein klarer Kurswechsel, der Mut und Entschlossenheit braucht. Der sich aber lohnt, da es viel zu gewinnen gibt.

Schließlich zeigt unser Leitfaden auch, welche Grenzen übergeordnete politische Ebenen, allen voran die Bundespolitik, der kommunalen Verkehrswende derzeit setzen. Die kommunale Finanzausstattung ist für einen anspruchsvollen ÖPNV-Ausbau nicht ausreichend. Für die gültige Straßenverkehrsordnung ist immer noch der motorisierte Individualverkehr derjenige Verkehr, der in erster Linie fließen soll und anderen Verkehrsarten gegenüber bevorzugt wird. Spielräume für Experimente der Gleichberechtigung von Fortbewegungsarten gibt es zu wenige. Bei den Rahmenbedingungen für die Verkehrswende in Städten und Gemeinden gibt es noch viel Luft nach oben. Aber: Es gibt bereits hier und heute zahlreiche Spielräume, die die Kommunalpolitik nutzen kann. Wir möchten dazu anregen und ermutigen, das auch zu tun. Damit die lebenswerte Kommune auch in Deutschland flächendeckend Realität werden kann.

Wir danken den Autorinnen und Autoren des Wuppertal Instituts: Thorsten Koska, Oscar Reutter, Carolin Schäfer-Sparenberg, Alina Ulrich, Ulrich Jansen und Meike Spitzner für die produktive Zusammenarbeit. Ohne ihr Engagement wäre die Publikation in dieser Form nicht möglich gewesen. Außerdem danken wir Ulrike Reutter für kritische Kommentare und konstruktive Tipps.

Berlin, Januar 2020

Peter Siller
*Leiter der Abteilung Politische Bildung
Inland der Heinrich-Böll-Stiftung*

Sabine Drewes
*Referentin für Kommunalpolitik und
Stadtentwicklung der Heinrich-Böll-Stiftung*

I Zur Einführung: Das Leitbild nachhaltiger Mobilität in Kommunen

Autofreie Straßen in vielen Städten, mehr Bundesmittel für den öffentlichen Personennahverkehr, neue Modelle für das Bewohnerparken, Umweltpuren, flexible Ride-Pooling-Angebote – es sieht so aus, als würde die Verkehrswende nach vielen Jahren im Stau nun Fahrt aufnehmen. Die Frage nach einer besseren Mobilität in Städten prägt aktuell die öffentliche Debatte: In Zeitungskommentaren, Online-Foren, auf Marktplätzen und Bürger/innenversammlungen wird darüber gestritten, wie eine Verkehrswende gelingen kann.

Dass die Bedeutung des Themas in den letzten Jahren gewachsen ist, ist kein Zufall. Die Klimakrise wird zu einem immer drängenderen Problem, weil weltweit zu wenig getan wird, um die Klimaziele von Paris einzuhalten. Extremwetterereignisse und die Proteste von Fridays for Future haben dies mit Vehemenz ins öffentliche Bewusstsein gebracht. Der Verkehr ist für fast 19 Prozent der deutschen Treibhausgasemissionen verantwortlich. Damit Deutschland seine Klimaziele einhalten kann, müssen die Emissionen im Verkehr um mehr als 40 Prozent bis 2030 sinken. Wie groß diese Herausforderung ist, wird deutlich, wenn man zurückblickt: In den letzten 30 Jahren sind die Emissionen gar nicht gesunken, während alle anderen Sektoren bereits zum Klimaschutz beitragen.

Zugleich sind die direkt wirksamen Umwelt- und Gesundheitsschäden des Verkehrs spürbar: Die immer noch gesetzeswidrig hohen Stickoxidbelastungen in vielen Innenstädten haben Gerichte zu Fahrverboten veranlasst. Viele Städte erproben Möglichkeiten, diese Belastung zu senken – auch wenn die Maßnahmen vielfach nur punktuelle Wirkung haben. Nicht zuletzt beschränkt der Autoverkehr die Lebensqualität in Städten und verschärft soziale Ungleichheiten. Das Wohnen an viel befahrenen Straßen ist durch die Verkehrsbelastung unattraktiv und ungesund. Die hohen Geschwindigkeiten des Straßenverkehrs gefährden schwächere Verkehrsteilnehmer/innen, schrecken vor dem Radfahren ab und nehmen insbesondere Kindern die Möglichkeit, sich im öffentlichen Raum zu bewegen.

Es sind all diese Faktoren, die die Rufe nach einer anderen, nachhaltigen Mobilität lauter werden lassen. Einerseits wollen viele Menschen eine Verkehrswende, wie Befragungen zeigen: Mehr als 70 Prozent der Befragten fordern mehr Tempo beim Umbau des Mobilitätssystems (Redaktionsnetzwerk Deutschland 2019: Deutsche fordern mehr Tempo bei der Verkehrswende. <https://www.rnd.de/politik/deutsche-fordern-mehr-tempo-bei-der-verkehrswende-74MFAL7JVIZKON6RMG3K6NYNGQ.html>)

eine grundsätzliche Akzeptanz für eine andere Verkehrspolitik in den Kommunen ist also da. Andererseits gibt es nach wie vor viele Vorbehalte, wenn es um konkrete Veränderungen geht. Hierzu zählen Widerstände von Autobesitzer/innen etwa gegen die Verknappung von Parkraum, die Angst des Einzelhandels vor möglichen Einnahmeausfällen oder die Schwierigkeit jedes Einzelnen dabei, bequeme Gewohnheiten aufzugeben – wie den Weg mit dem Auto zum Bäcker.

Aufgabe der Politik und Verwaltung, aber auch der engagierten Zivilgesellschaft in den Kommunen ist es nun, diese Vorbehalte zu entkräften und eine greifbare Idee davon zu entwickeln, wie eine lebenswerte Stadt nach einer Verkehrswende aussehen kann – denn nur wenn ein klares Ziel definiert und ein Leitbild skizziert wird, kann der manchmal beschwerliche Weg dorthin bewältigt und von den Menschen mitgetragen werden.

Es ist das Leitbild einer Stadt für alle: barrierefrei, mit ruhigen Straßen und sauberer Luft, mit Platz zum Verweilen und kurzen Wegen zur Schule, zur Arztpraxis oder zur Bäckerei. Nahmobilität, öffentlicher Verkehr und Sharing-Angebote sind gestärkt und gut miteinander vernetzt: Breite Radwege, Tempo 30 auf den meisten Straßen und eine Vorrangschaltung für Rad- und Fußverkehr an Ampeln machen Wege mit dem Rad und zu Fuß schneller und sicherer. Durch bessere Verbindungen und eine Anschlussgarantie in einem Taktfahrplan ist es komfortabler, mit dem öffentlichen Personennahverkehr unterwegs zu sein. Wo kein Bus fährt, ergänzen intelligente On-demand-Verkehre das Angebot. Carsharing und Leihfahrräder stehen an Mobilstationen zur Verfügung und machen auf vielen Wegen das eigene Auto überflüssig. Wer einen größeren Einkauf zu erledigen hat, leiht sich dort eines der Lasten-Pedelecs aus. Die Mobilität wird damit vielfältiger: Wo ein Weg heute mit dem Auto zurückgelegt wird, steht in Zukunft eine nahtlos verknüpfte Wegekette aus verschiedenen Verkehrsmitteln, die je nach Bedarf eingesetzt werden.

All dies führt dazu, dass der private Autoverkehr eine deutlich geringere Rolle spielt. Viele Straßen sind autofrei, geparkt wird in Quartiersgaragen – dafür ist auf der Straße nun mehr Platz zum Spielen, für Begrünung, für Sitzgelegenheiten. Die verbliebenen Autos sind überwiegend elektrisch und damit energiesparsam und lokal emissionsfrei unterwegs.

Dass dies keine unrealistische Utopie, sondern eine konkrete, umsetzbare Perspektive ist, zeigen die Praxisbeispiele vieler Städte in Deutschland, Europa und weltweit: die fahrradfreundlichen Bedingungen in Kopenhagen, Münster oder Bocholt, der attraktive öffentliche Nahverkehr in Wien, verkehrsberuhigte Superblocks in Barcelona, Mobilstationen in Bremen oder Offenburg, das kommunale Mobilitätsmanagement in Aachen oder München und viele andere gute Beispiele. Diese Vorbilder zeigen, dass die Kommunen eine gute Chance haben, die Verkehrswende durch ihr eigenes Handeln tatsächlich voranzubringen. Die vorliegende Publikation fokussiert dabei auf Umsetzungsbeispiele aus Kommunen in Deutschland, um zu zeigen, dass auch unter den hier vorzufindenden Rahmenbedingungen eine kommunale Verkehrswende möglich ist.

Allerdings ist dieser Weg mit vielen Herausforderungen verbunden, die Kommunalpolitik und -verwaltung gemeinsam mit der Zivilgesellschaft bewältigen müssen.



Stadt- und Verkehrsplanung ist über Jahrzehnte dem Paradigma autogerechter Städte gefolgt. Damit bilden die gebaute Infrastruktur und die bestehenden Regeln noch das überkommene Leitbild der autogerechten Stadt ab. Dies macht das Auto heute immer noch so attraktiv – und diese Attraktivität zu verändern, ist eine schwierige Aufgabe.

Zudem ändern sich Planungsprozesse in der öffentlichen Verwaltung nur langsam. Komplexe Verfahren, Personalengpässe und begrenzte Finanzmittel erschweren eine schnelle Umsetzung zusätzlich.

Diese Hemmnisse aufzubrechen erfordert Überzeugungskraft, Beharrlichkeit und die Fähigkeit, die Menschen in der Stadt von den Vorteilen der Verkehrswende zu überzeugen.

Wie dies gelingen kann, möchte dieser Praxisleitfaden zeigen – mit einer Auswahl von konkreten Maßnahmen, die Kommunen selbst umsetzen können, um die Verkehrswende voranzubringen. Nach einer Darstellung von allgemeinen Strategien und Erfolgsfaktoren geht der Leitfaden in zehn thematischen Kapiteln auf wichtige Handlungsfelder der kommunalen Verkehrswende ein. Er behandelt die Förderung von Radverkehr und ÖPNV ebenso wie übergreifende Konzepte, z. B. eine integrierte Verkehrsplanung oder Maßnahmen des Mobilitätsmanagements. In jedem Beitrag werden erfolgreiche Praxisbeispiele aus größeren oder kleineren Kommunen und Regionen dargestellt, um interkommunales Lernen zu ermöglichen und einen Ausblick auf die Möglichkeiten der Verkehrswende zu geben.

II Strategien der kommunalen Verkehrswende

Die Gestaltung einer kommunalen Verkehrswende ist keine Kleinigkeit, sondern eine schwierige und komplexe Aufgabe. Mit einer positiven Grundhaltung kann diese immense Aufgabe aber als das Gemeinschaftswerk vieler gelingen. Dafür werden im Folgenden zehn strategische Ansatzpunkte skizziert.

1 Umsteuern und Kurswechsel

Kommunale Verkehrswende bedeutet zuallererst: Umsteuern! Das heißt: die klare Abkehr vom Leitbild einer autogerechten Stadt, das in praktisch allen Städten in Deutschland im Zuge der historischen Massenmotorisierung seit den 60er Jahren des 20. Jahrhunderts aktiv verfolgt wurde. Damals wurden die Städte durch die Stadt- und Verkehrsplanung auf die Ansprüche des motorisierten Individualverkehrs ausgerichtet. Kommunale Verkehrswende bedeutet deshalb nichts Geringeres als einen klaren Kurswechsel. Die autozentrierte Stadt ist ein Relikt von gestern. Jetzt geht es darum, dass anstelle des Bedürfnisses, mit dem Auto unterwegs zu sein, die Ansprüche der Menschen an lebenswerte Stadtqualitäten und ein gutes Wohnumfeld und die Ansprüche der Gesellschaft an eine klima- und umweltschonende Mobilitätsgestaltung in den Mittelpunkt rücken (vgl. z. B. Drewes 2019). Die kommunale Verkehrsplanung priorisiert deshalb die Verkehrsmittel des Umweltverbundes, also das Zu-Fuß-Gehen, das Radfahren, das Fahren mit Bussen und Bahnen im öffentlichen Nahverkehr sowie ergänzend Ride-Pooling, Carsharing und Taxis als öffentliche Autos.

Dieser Strategiewechsel ist keine Kleinigkeit, keine kosmetische Kurskorrektur. In den meisten deutschen Städten ist das ein radikaler Kurswechsel. Einige Städte sind schon in dieser neuen Richtung unterwegs und ermutigen als erfolgreiche Vorbilder andere Kommunen, ihnen nachzueifern. Manche sind weiter, manche weniger weit. Im zweiten und dritten Jahrzehnt des 21. Jahrhunderts steht vielen Städten eine solche Verkehrswende erst noch bevor. Die sozialen, ökonomischen und vor allem die ökologischen Grenzen, allen voran die dringende Notwendigkeit für eine klimaschonende Gestaltung des Verkehrs, an die die überkommene autoorientierte Stadtverkehrspolitik stößt, erfordern ein entschlossenes Umsteuern hin zu einer zukunftsfähigen, nachhaltigen Mobilitätsgestaltung.

Dabei kommt es darauf an, diese Wende hin zur zukunftsfähigen Mobilität klar, entschlossen und schnell durchzuführen. Die drei zentralen Kriterien zur Beurteilung des erforderlichen Strategiewechsels und der erforderlichen Maßnahmen lauten:

- Ist die vorgenommene Veränderung «richtungssicher»? Findet wirklich ein konsequenter Kurswechsel statt? Oder geht es nur um kosmetische, minimalistische Kurskorrekturen, die verkehrspolitisch unauffällig sind – und unwirksam. Das wäre eine «Als-ob-Verkehrspolitik».
- Sind die für den neuen Kurs hin zur zukunftsfähigen Mobilität verfolgten Maßnahmen «größenordnungssicher»? Tragen sie wirksam und in der Größenordnung relevant dazu dabei, eine zukunftsfähige Mobilität zu gestalten? Oder sind sie dafür zu klein und unangemessen? Das wäre eine «Verzagtheits-Verkehrspolitik».
- Ist die Geschwindigkeit des Kurswechsels angemessen? Wirken die ergriffenen Maßnahmen schnell genug, um die Ziele von Stadtqualität und Umweltschonung auch zügig zu erreichen? Oder sind die Maßnahmen zu halbherzig und zu zögerlich. Das wäre eine «Später-irgendwann-mal-Verkehrspolitik».

Diese drei Kriterien – «richtungssicher», «größenordnungssicher» und «geschwindigkeitssicher» – machen klar: Kommunale Verkehrswende bedeutet einen deutlichen Haltungswechsel.

2 Haltungswechsel und Gewinne

Eine kommunale Verkehrswende argumentiert nicht nur gegen etwas – insbesondere gegen zu viel Autoverkehr. Politikerinnen und Politiker können ihre Erfolgchancen erhöhen, wenn sie deutlich machen, dass die Verkehrswende auch ein Gewinndiskurs ist und für etwas wirbt – für mehr Qualität.

Zunächst steht im Zentrum einer solchen kommunalen Verkehrswende das Ziel, den Menschen und den Unternehmen eine Mobilität zu ermöglichen, die ihren Bedürfnissen entspricht und dabei zugleich ökologisch verträglich, sozial verpflichtet und gerecht sowie ökonomisch effizient ist. Denn nur in dieser Verknüpfung werden Mobilität und Verkehr zukunftsfähig und stadtverträglich. Eine lokal und konkret erlebbare Verkehrswende schafft viele Gewinne für die Menschen, die Umweltqualität und die Stadt. Sie gewinnen: mehr Ruhe, eine gesündere Atemluft, aktiven Klimaschutz, verbesserte Verkehrssicherheit, höhere Wohnumfeldqualität, freien Bewegungsraum für Kinder und erweiterte umweltschonende Mobilität für alle. Kurzum: eine lebenswerte Stadt. Diese Gewinne können und sollen die Verluste übertreffen, die es natürlich auch gibt, wenn künftig nach der kommunalen Verkehrswende nicht mehr jederzeit und überall beliebig Autos ohne nennenswerte Einschränkungen gefahren und abgestellt werden dürfen. Wegen der beeindruckenden Gewinne lohnt es sich aber, das Leitbild Verkehrswende zu verfolgen und entschlossen zu realisieren.

3 Gemeinschaftswerk kommunale Verkehrswende

Die kommunale Verkehrswende ist ein Gemeinschaftswerk vieler Beteiligter. Das macht die Aufgabe Verkehrswende scheinbar überkomplex und unübersichtlich. Ein veränderter Blick macht die Sache aber weniger verwirrend. Die bunte Vielfalt der

Akteurinnen und Akteure eröffnet die Chance für die Verkehrswende, diesen Akteurinnen und Akteuren noch mehr Handlungsräume für diese gemeinsame Sache zu geben. Kommunale Verkehrswende ist so verstanden eine Stärkungsstrategie; Verkehrswende ist «Empowerment».

Kommunalpolitik und Kommunalverwaltung können bei ihren vielfältigen, alltäglichen Planungsaufgaben wie Verkehrsentwicklungsplanung, Nahverkehrsplanung, Stadtentwicklungsplanung, Bauleitplanung, Lärminderungsplanung, Luftreinhalteplanung, Klimaschutzplanung usw. einen klaren Kurs für die kommunale Verkehrswende setzen und die dafür erforderlichen Strategien und Maßnahmen verfolgen.

Die lokalen Unternehmen können mit ihren Standortentscheidungen und ihrem betrieblichen Mobilitätsmanagement mittun. Die Industrie- und Handelskammer oder die Kreishandwerkerschaft sind in diesem Kontext wichtige, produktive Kooperationspartner. Die örtliche Wohnungswirtschaft kann mit wohnstandortbezogenen Mobilitätsmanagementstrategien dazu beitragen. Die städtische Mobilitätswirtschaft kommunale Nahverkehrsunternehmen, Carsharing-Anbieter und das Taxigewerbe sind ohnehin die natürlichen Verbündeten einer Verkehrswende weg vom Auto hin zum Umweltverbund. Denn sie unterstützen einen im Kern autounabhängigen Mobilitätsstil, der nur ausnahmsweise auf öffentliche Autos zurückgreift. Sie profitieren davon und gewinnen: mehr Kundinnen und Kunden, mehr Einnahmen, mehr Wertschätzung.

Die lokalen Medien in Zeitung, Hörfunk, Fernsehen und Social Media können jeden Tag die vielfältigen Themen der kommunalen Verkehrswende aufgreifen, kritisch darüber berichten und kommunale Lösungen thematisieren.

Jede/r Einzelne kann die eigene alltägliche Mobilität weniger autoorientiert gestalten, sich autounabhängiger fortbewegen, mehr multimodal und intermodal unterwegs sein oder sich gleich ganz für ein autofreies Leben entscheiden.

Die Zivilgesellschaft kann sich politisch für die kommunale Verkehrswende in Initiativen engagieren und dafür mitstreiten.

Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler von Forschungseinrichtungen und Hochschulen können sich mit ihrer Kompetenz und über ihre Projekte in Forschung, Lehre und mit ihren gesellschaftlichen Aktivitäten für die Verkehrswende in ihrer Stadt engagieren.

Und schließlich kann die überörtliche Ebene der Region, des Bundeslandes, des Bundes und der Europäischen Union die Aktivitäten der kommunalen Verkehrswende mit ihren Rahmensetzungen unterstützen.

Mit diesem Verständnis wird die Großaufgabe kommunale Verkehrswende zu einem sinnstiftenden Gemeinschaftsprojekt, das alle Beteiligten an ihrem jeweiligen Platz einbezieht. Kommunale Verkehrswende wird damit zu einem solidarischen Gemeinschaftsprojekt aller.

4 Kommunale Verkehrswendeplanung

Die kommunale Verkehrswende ist eine dauerhafte kommunalpolitische Großaufgabe – so ähnlich wie Wohnungspolitik, Gewerbeflächensicherung, Umweltplanung,

Bauleitplanung, Schulentwicklung oder Kindergartenpolitik. Kommunalpolitik und -verwaltung sollten diese Aufgabe mit hoher Priorität und Kontinuität angehen und dafür Strukturen schaffen: Pläne und Programme dafür entwickeln, Beschlüsse dafür treffen und Projekte realisieren sowie Personal und Budgets dafür bereitstellen. Strategische Pläne wie Verkehrsentwicklungspläne sind für die Gestaltung der Verkehrswende genauso erforderlich wie konkrete, dazu passende operative Projekte.

Kommunale Verkehrswende bedarf sachlich überzeugender Konzepte, die den Anforderungen dieser großen Transformation auch tatsächlich gerecht werden. Zum Beispiel: Tempo-30-Straßenabschnitte vor Grundschulen sind gut und richtig. Aber für eine echte kommunale Verkehrswende ist eine flächendeckende innerörtliche Höchstgeschwindigkeit von Tempo 30 im ganzen Stadtgebiet notwendig – auch auf den Hauptverkehrsstraßen. Ein «Modal Shift» vom Auto zum Umweltverbund im Binnenverkehr ist richtig, reicht aber nicht aus. Genauso gilt es, auch die Ein- und Auspendler/innen mit stadtreionalen Verkehrskonzepten wirksam zum Umstieg vom Auto auf den Umweltverbund zu bewegen. In der Nahverkehrsplanung einer Stadt das ÖPNV-Angebot gerade noch so auf dem heute vorhandenen Angebotsniveau aufrecht zu erhalten, das wird kaum ausreichen, um im großen Maßstab Menschen zum Umstieg vom Auto in Busse und Bahnen zu motivieren. Den Umweltverbund zu fördern, aber gleichzeitig Zubringerstraßen in die Innenstadt und das Parkraumangebot in der City auszubauen, wird nicht dazu führen, dass viele Verkehrsteilnehmer/innen auf den Umweltverbund umsteigen. Solche halbherzigen und widersprüchlichen Konzepte sind weder wirksam noch überzeugen sie die Menschen.

Wer kommunale Verkehrswende wirklich will, muss deshalb auch klar und konsequent darauf ausgerichtete Verkehrswendekonzepte entwickeln und vertreten. Solche kommunalen Verkehrswendeplanungen behandeln integriert: die verschiedenen Verkehrs- und Wegezwecke, die verschiedenartigen Verkehrsmittel im motorisierten Individualverkehr und im Umweltverbund, vertikal die übergeordneten Planungsebenen und horizontal die betroffenen «benachbarten» Planwerke wie Bauleitplanung, Klimaschutzplanung, Luftreinhalteplanung oder Lärminderungsplanung, die unterschiedlichen Akteur/innen, die zeitlichen Planungshorizonte der kurz-, mittel- und langfristigen Planungen und manches mehr (FGSV 2013).

Die kommunale Verkehrswende braucht einerseits die Unterstützung durch eine explizite Verkehrswendepolitik auf den höheren, vorgelagerten Handlungsebenen im politischen Mehrebenensystem: durch die Regionen, die Bundesländer, den Bund und die Europäische Union. Andererseits konkretisiert die lokale Ebene auch Verkehrswendestrategien dieser übergeordneten Ebenen und gibt im Gegenstromprinzip ihrerseits Impulse für eine verkehrswendeorientierte Weiterentwicklung der überörtlichen Rahmenbedingungen.

5 Leitbild, Ziele und Zielwerte

Zukunftsfähige Mobilität und nachhaltigen Verkehr gilt es von den Zielvorstellungen, den angestrebten Gewinnen her, rückwärts im Heute zu gestalten. «Vom Ziel her denken» ist das Motto. Auf diesem Weg ist es notwendig, konkret zu werden

und operationale Zielwerte zu formulieren. Zum Beispiel: Gesunde Atemluft heißt, die Stickstoffdioxid-Immissionsbelastungen schon im nächsten Jahr unterhalb des gesetzlichen Grenzwertes von 40 Mikrogramm pro Kubikmeter Luft zu senken – mindestens. Kein verkehrslärmverursachter Herzinfarktötoter in der Wohnbevölkerung heißt: keine Straßenlärmbelastungen oberhalb eines Immissionslärmwertes von 65 dB(A) überall dort, wo Menschen wohnen – auch an Hauptverkehrsstraßen – spätestens bis zum Jahr 2023 oder eher. Sicheres Verkehrsumfeld heißt: die Vision Zero, also null Verkehrstote im Stadtgebiet, zu realisieren, in spätestens einer Dekade – oder schneller. Klimaschutz auch im Stadtverkehr heißt: minus 80 bis minus 95 Prozent Kohlendioxidemissionen aus dem Stadtverkehr bis 2050 gegenüber dem Basisjahr 1990 und am besten ganz klimaneutral werden – oder schon 2030.

Solche operationalisierten Zielvorstellungen für städtische Lebensqualität (Wo? Was konkret? Bis wann?) müssen stadtpolitisch definiert werden. Selbstverständlich wird das strittig sein. Darüber bedarf eines demokratischen Diskurses und mutiger stadt-, umwelt- und verkehrspolitischer Entscheidungen.

Nur mit dem transparenten Maßstab solcher operationaler Zielvorstellungen kann eine Kommune beurteilen, wo sie bei ihrer Verkehrswende gerade steht und ob ein gesamter Verkehrsentwicklungsplan oder ein neuer Nahverkehrsplan oder ein ganz konkretes Verkehrsprojekt, wie Straßenneubau oder Tempo-30-Zone, Straßenbahnlinienneubau oder Fahrplanausdünnung, separater Radweg oder kombinierte Umweltspur für Busse, Fahrräder und Taxis nun tatsächlich einen wirksamen Beitrag zur Erreichung des Leitbildes und der Ziele leistet: richtungssicher, größenordnungssicher und geschwindigkeitssicher.

6 Strategie-Trias: Vermeiden – Verlagern – Verbessern

Drei grundlegende Strategien dienen der kommunalen Verkehrswende:

- a) *Das «Vermeiden» von Verkehr, bevor er überhaupt entsteht, indem Wege verkürzt oder ersetzt werden.* Home-Office-Regelungen können Arbeitswege an Werktagen vermeiden. Telefon und Videokonferenzen helfen physische Dienstreisen zu vermeiden. Internetbanking kann Wege für Bankgeschäfte einsparen. Eine Stadt der kurzen Wege mit räumlich gemischter Nutzung der Funktionen Wohnen, Arbeiten, Einkaufen, Bildung oder Freizeitgestaltung eröffnet das Potenzial maximal kurze Wege. Eine kommunale Verkehrswende sollte danach streben, die prinzipiellen Verkehrsvermeidungspotenziale solcher Ansätze zu erschließen. Oft liegen dabei die konkreten kommunalen Handlungsmöglichkeiten für Maßnahmen zur Verkehrsvermeidung außerhalb der traditionellen Fachplanung Verkehr, etwa bei der kommunalen Wirtschaftsförderung, der Schulstandortpolitik oder bei der Arbeitszeitregelung für die Verwaltungsbeschäftigten im Rathaus.
- b) *Das «Verlagern» von Wegeanteilen vom motorisierten Individualverkehr zu den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes durch eine gezielte «Modal-Shift-Politik».* Dem dient eine kluge Kombination von Einschränkungen und Anreizen – die sogenannte «Push- und Pull-Strategie». Zum Beispiel sind sichere Fußgänger-

querungen, engmaschige Radverkehrsverbindungen oder die Busbeschleunigung durch Ampelvorrangschaltungen positive Anreizmaßnahmen zur Förderung des Umweltverbundes. Im Großen sollten Kommunen die autounabhängige Mobilität und das autofreie Leben in der Stadt systematisch fördern und Entmotorisierungsprozesse unterstützen, mit dem Ziel, die Anzahl der Autos im individuellen Besitz zu reduzieren.

Menschen in autofreien Haushalten, die mit ihren grundsätzlich autofreien und auf den Umweltverbund orientierten Mobilitätsstilen schon heute die kommunale Verkehrswende praktizieren, wollen und sollen ihre Aktivitätsziele genauso erreichen können wie Personen, die dafür jederzeit ein eigenes Auto nutzen können. Immerhin leben in Deutschland 22 Prozent der Haushalte autofrei (Stand 2017); in Großstädten liegt ihr Anteil noch deutlich höher (31 Prozent) und in Metropolen wie Berlin, Hamburg oder München sogar bei 42 Prozent (BMVI 2018). Die kommunale Verkehrsplanung sollte deshalb nicht nur die Mobilität der schon heute Autofreien, sondern auch prinzipiell die Mobilität aller, die sich autounabhängig im Umweltverbund fortbewegen wollen, bei ihren Planungen berücksichtigen und gegenüber dem Autoverkehrs-Infrastruktursystem priorisieren, so dass möglichst viele Menschen autofrei leben können.

Damit Anreize ihre volle Wirkungskraft entfalten können, ist es notwendig, sie mit komplementären Einschränkungen des motorisierten Individualverkehrs zu kombinieren – zum Beispiel: ein flächenhaftes Tempolimit auf 30 km/h innerorts, auch auf Hauptverkehrsstraßen. Nötig sind ferner die Verknappung und Verteuerung des öffentlichen Parkraumangebotes im Straßenraum und die Verlagerung der abgestellten Kraftfahrzeuge in bestehende Parkhäuser und Tiefgaragen im Umfeld. Diese sind häufig gerade in den Abendstunden unterausgelastet. Von den parkenden Kraftfahrzeugen befreite Straßenflächen können dann zur Verbesserung des Wohnumfeldes umgestaltet und genutzt werden. Dieselfahrverbotszonen dienen der wirksamen Senkung der Luftschadstoffbelastungen, Pflörtnerampeln am Stadteingang lassen gerade nur so viele Autopendler/innen in die Stadt einfahren, wie die Stadt wegen der Luftschadstoffbelastung oder Flächenknappheit verträgt, wie z. B. in Düsseldorf oder in Mannheim praktiziert.

Besonders effektiv sind Maßnahmen, die in sich die Anreiz- und Einschränkungswirkung miteinander verbinden – zum Beispiel: die Umwandlung von Fahrspuren für den motorisierten Individualverkehr auf Hauptverkehrsstraßen hin zu kombinierten Umweltpuren für Busse, Taxis und Fahrräder oder die Umwandlung von kostenlosen öffentlichen Autoparkplätzen im Straßenraum in dicht bebauten innerstädtischen Wohngebieten zu Flächen für Mobilstationen mit Bushaltestelle, Fahrradquartiersgarage, Carsharing-Station und Taxistand, wie in Bremen und Offenburg und jüngst die erste in Wuppertal.¹

¹ Am 17.9.2019 wurde die erste Wuppertaler Mobilstation im Stadtquartier Ölberg am Schusterplatz auf der Schneiderstraße eröffnet: <https://bit.ly/383EFgB> und <https://bit.ly/2t4K9ch> und <https://bit.ly/2Tj9NV7>

Und: Den Umweltverbund zu fördern anstatt den motorisierten Individualverkehr ist eine Effizienzstrategie par Excellence: denn er ist flächeneffizienter, energie- und klima- und kosteneffizienter.

- c) *Das «Verbessern», um einen stadtverträglichen Verkehrsablauf zu gestalten und um fahrzeugseitige, technische Verbesserungen zu realisieren.* Bereits die Einführung einer flächendeckenden Tempo-30-Regelung kann dazu beitragen, den Verkehrsablauf lärm- und schadstoffärmer zu gestalten. Außerdem sollte das in immerhin mehr als fünfzig deutschen Städten bestehende Instrument «Umweltzone» (UBA 2018) zur Verringerung der lokalen Luftschadstoffemissionsbelastung durch Grenzwerteverschärfungen (Einführung einer «blauen Plakette» als zusätzliche vierte Schutzstufe) zu einer «Klimazone» werden. Darin dürften dann künftig nur noch Kraftfahrzeuge mit spezifisch niedrigen Treibhausgasemissionen fahren.

Fahrverbotszonen als regulative Eingriffe lösen in Kommunen, die verkehrspolitisch noch sehr autoorientiert ausgerichtet sind, vermutlich starke Abwehrreflexe aus, wenn sie in die Diskussion gebracht werden. Dabei dürfte entscheidend sein herauszustellen, dass es um höhere schützenswerte Güter geht, die allgemein akzeptiert sind, wie eine gesunde Atemluft oder wirksamen Klimaschutz, und nicht darum, Autofahrer/innen zu «ärgern». Für solche höheren Ziele sind Verbote nichts Anderes als gesellschaftliche Solidaritätserwartungen. Helfen kann auch der Hinweis auf andere als selbstverständlich akzeptierte Verbote wie: das Rauchverbot in Gaststätten und öffentlichen Räumen (seit 2007) zum Zweck des Nichtraucherschutzes oder das Glühlampenverbot (seit 2009) zum Zweck der Energieeinsparung. Zwei historische Beispiele im Verkehr sind das Verbot, die Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h innerhalb einer geschlossenen Ortschaft zu überschreiten (seit 1957) oder nicht angeschnallt Auto zu fahren (seit 1976; sanktionsbewehrt seit 1984). Beide Verbote wurden zu Gunsten der Verkehrssicherheit erst nachträglich in das Straßenverkehrsrecht aufgenommen – und erscheinen uns heute vollkommen selbstverständlich.

Eine verbesserte Flotteneffizienz durch Vorschriften zur Kfz-Zulassung und durch Förderprogramme voranzubringen ist Sache der Europäischen Union und der Bundespolitik. Um zu einer weitergehenden und beschleunigten Verbesserung der technischen Standards zu kommen, sollten die Kommunen sich politisch bei den übergeordneten Ebenen für die weitere Verschärfung der entsprechenden Vorschriften wie die Luftschadstoffemissionsvorschriften («Euronorm»), CO₂-Flottenemissionslimits, eine CO₂-basierte Kfz-Steuer oder Tempolimits einsetzen.

Selbst können Kommunen ihre Fuhrparks im «Konzern Kommune», vor allem die eigenen Personenkraftwagen und die leichten Nutzfahrzeuge bis 3,5 Tonnen, als kommunale Flottenwende umrüsten und effizienter gestalten: lärmarm, luftschadstoffreduziert, verbrauchsgünstig und CO₂-sparsam, z. B. durch Dreiliter-Spritsparautos oder Elektrofahrzeuge, auch als Carsharing für Dienstfahrten.

Auch die Busse und Bahnen der kommunalen Verkehrsunternehmen sollten besonders effizient, schadstoffarm und klimaschonend ausgelegt werden, z. B.

durch den Einsatz von Ökostrom bei den Bahnen und durch besonders schadstoffreduzierte (gemäß Euronorm 6) und verbrauchsarme Stadtbusse wie Hybridbusse oder vollelektrische Busse mit Ökostrom oder Wasserstoffbusse.

7 Instrumente

Kommunen können für die Umsetzung ihrer Verkehrswende fünf grundsätzliche Instrumententypen einsetzen:

- a) *Planen und Bauen*, z. B. eine neue Straßenbahnlinie, einen zentralen Omnibusbahnhof oder dezentrale Fahrradquartiersgaragen und Mobilstationen.
- b) *Regeln und Anordnen*, z. B. als kommunale Stellplatzsatzung, die für Neubauvorhaben ausreichende Fahrradabstellmöglichkeiten vorschreibt, ein innerörtliches flächendeckendes Tempolimit von 30 km/h oder die straßenverkehrsrechtlich angeordnete Einrichtung «Verkehrsberuhigter Bereiche» (umgangssprachlich oft als «Spielstraße» bezeichnet) mit Z 325.1 StVO in Wohngebieten, so dass dort Fußgänger/innen und Aufenthalt klaren Vorrang vor dem Kfz-Verkehr haben, der darin nur in Schrittgeschwindigkeit (6 km/h) fahren darf.²
- c) *Bepreisen und Finanzieren*, z. B. als Gebühren für das Parken von Kfz im öffentlichen Straßenraum oder als Einführung einer Citymaut für das Fahren im Stadtgebiet. Noch gibt es in Deutschland keine Stadt mit Citymaut. Deshalb hilft der Blick ins Ausland, wo etliche europäischen Städte solche Straßenbenutzungsgebühren schon länger erfolgreich eingeführt haben, z. B. Bergen (seit 1985), Oslo (seit 1990), London (seit 2003), Stockholm (seit 2006), Bologna (seit 2006), Mailand (seit 2008) und Göteborg (seit 2013). Das sind Good-Practice-Beispiele, von denen deutsche Städte lernen können. Wofür eine Kommune ihr Geld investiv ausgibt, beschließt der Gemeinderat mit dem jährlichen Haushaltsplan: Als Planungskosten: für den Straßenneubau oder für den Straßenbahnausbau? Zum Bau von Parkhäusern: für Autos oder für Fahrräder? Für die Unterhaltungskosten für Fahrbahnen oder für Radwege?
- d) *Werben für den Umweltverbund*, wie z. B. bei der bundesweiten Aufklärungskampagne «Kopf an. Motor aus. Für null CO₂ auf Kurzstrecken», die in den Jahren 2009 und 2010 in Bamberg, Berlin, Braunschweig, Dortmund, Freiburg, Halle an der Saale, Herzogenaurach, Karlsruhe und Kiel durchgeführt wurde (fairkehr (o.J.)). Unterstützt mit Bundesfördermitteln haben diese Städte mit einer systematischen und positiven Public-Awareness-Kampagne für das Gehen und Radfahren in ihrer

2 «1. Wer ein Fahrzeug führt, muss mit Schrittgeschwindigkeit fahren. 2. Wer ein Fahrzeug führt, darf den Fußgängerverkehr weder gefährden noch behindern; wenn nötig, muss gewartet werden. 3. Wer zu Fuß geht, darf den Fahrverkehr nicht unnötig behindern. 4. Wer ein Fahrzeug führt, darf außerhalb der dafür gekennzeichneten Flächen nicht parken, ausgenommen zum Ein- oder Aussteigen und zum Be- oder Entladen. 5. Wer zu Fuß geht, darf die Straße in ihrer ganzen Breite benutzen; Kinderspiele sind überall erlaubt.» https://www.gesetze-im-internet.de/stvo_2013/anlage_3.html (Zugriff am 26.11.19)

Stadt geworben – erfolgreich übrigens, wie das Projektmonitoring für 2009 zeigen konnte (Böhler-Baedeker et al 2010).

- e) *Organisieren und Managen*, denn Mobilitätsmanagement ist ein immer wichtiger werdendes Werkzeug für die kommunale Verkehrswende (Stiewe/Reutter 2019). Schulen, Wohnungsunternehmen, Betriebe, Verwaltungen, Universitäten oder Freizeitanrichtungen sind Handlungsfelder für das Mobilitätsmanagement. Kommunen können dafür mit den entsprechenden Akteur/innen in Wirtschaft, Bildungseinrichtungen und Verwaltungen kooperieren, wie zahlreiche gute Beispiele zeigen (DEPOMM 2019, Transferstelle Mobilitätsmanagement 2019). Ein aktuelles Erfolgsbeispiel ist dafür das Projekt BMM HOCH DREL, in dem in den drei bergischen Städten Remscheid, Solingen und Wuppertal in drei Jahren (2016 bis 2019) in sieben Quartierstypen 30 Betriebe in Sachen betriebliches Mobilitätsmanagement untersucht und beraten wurden (Reutter et al 2019).

8 Fokusprojekte

Kommunale Verkehrswende braucht einen klaren Masterplan, der den Rahmen steckt: Wo wollen wir in unserer Stadt hin mit dem Verkehr bis in zehn Jahren und wie wollen wir das schaffen? Genauso wichtig sind aber auch konkrete Fokusprojekte, welche die Gesamtstrategie im Konkreten wiedergeben und veranschaulichen – zum Anfassen gewissermaßen – und die als kommunale Leuchttürme kraftvoll strahlen. Zum Beispiel: die Einrichtung von Umweltspace für Busse, Fahrräder und Taxis durch Umverteilung des vorhandenen Straßenraums auf der wichtigsten, meistbefahrenen, überbreiten Hauptverkehrsstraße der Stadt, wie etwa in Berlin, Bielefeld, Düsseldorf oder Münster. Den Rückbau von Hauptverkehrsstraßen zu Gunsten von Umweltentlastung, städtebaulichem Qualitätsgewinn und zur Förderung des Umweltverbundes, wie etwa die realisierten Vorzeigebispiele Friedrich-Ebert-Straße in Kassel, Osterstraße in Hamburg oder die Ortsdurchfahrt in Rudersberg. Den Aufbau von sichtbaren, benutzbaren Mobilstationen im Umweltverbund so wie in Bremen, Offenburg oder Wuppertal als klaren Netzaufbauplan nach dem Motto: Bis 2030 eröffnen wir in unserer Stadt jedes Jahr fünf neue Mobilstationen. Die Einrichtung einer Wohnungsneubausiedlung ganz bewusst als autofreies Stadtquartier für autofreie Haushalte, so wie sie in einigen Städten schon länger erfolgreich existieren z. B. in Freiburg-Vauban, Hamburg-Saarlandstraße, München-Riem, Kassel-Unternewald, die Weißenburgsiedlung in Münster oder die Siedlung Stellwerk 60 in Köln.

9 Erprobung

Ein wichtiger Weg, das Neue, die Wende, in die Verkehrswelt zu bringen, ist das Ausprobieren neuer Lösungswege, um dadurch die Möglichkeiten der Veränderung zu erkunden und auszutesten. Realexperimente wie die Sperrung der Ruhrgebietsautobahn A 40 für den motorisierten Verkehr zu Gunsten des nichtmotorisierten Verkehrs und des Aufenthaltes auf den rund 60 Kilometern zwischen Duisburg und Dortmund während des Kulturhauptstadtjahres am 18. Juli 2010, Reallabore wie sie die

BMBF-Forschungsinitiative 2019 MobilitätsWerkStadt 2025 fördern will (BMBF 2019) oder Verkehrsversuche wie in den 80er Jahren die Modellvorhaben zur flächenhaften Verkehrsberuhigung in sechs Modellstädten (Berlin-Moabit, Borgentreich, Buxtehude, Esslingen, Ingolstadt und Mainz) sind sehr gute Formate, um systematisch neue Wege für die Verkehrswende praktisch auszuprobieren und wissenschaftlich zu evaluieren. In solchen räumlich und zeitlich begrenzten Erprobungsformaten können neue Ideen für die kommunale Verkehrswende in der Kommune gezielt eingeführt, getestet und reflektiert werden. Sie helfen, die Verkehrswende beschleunigt durch die Kraft des Vorbildes voranzubringen. Dadurch können in den Kommunen bei allen Akteur/innen Lernprozesse zur Machbarkeit der Verkehrswende ausgelöst und gestaltet werden. Dafür eröffnet die deutsche Straßenverkehrsordnung mit ihrem §45 Abs. 1 Nr. 6 eine verkehrsrechtliche Möglichkeit.³

10 Verkehrswende als Lernprozess

Kommunale Verkehrswende bedeutet: Umsteuern! Diesen Kurswechsel gilt es als Prozess zu verstehen und zu gestalten. Denn diese große Transformationsaufgabe ist nicht von heute auf morgen zu bewältigen. Aus dieser Eigenschaft lässt sich ein Vorteil gewinnen – nämlich die kommunale Verkehrswende ganz bewusst als längerfristigen kommunalen Lernprozess zu organisieren. Permanent Fragen zu überprüfen wie: Wo steht unsere Kommune in Sachen Verkehr im Moment? Wo wollen wir eigentlich hin: Wie sieht unsere Zielvorstellung ganz konkret aus? Und Zwischenbilanz zu ziehen: Sind wir aktuell auf dem richtigen Weg zum Ziel oder droht gar die Zielverfehlung? Reicht die Größenordnung der bislang erreichten Veränderungen im Verkehr aus oder ist das im Vergleich zur Aufgabe eher unangemessen, zaghaft eben. Ist die Geschwindigkeit, mit der die Verkehrswende in unserer Kommune voranschreitet, schnell genug – oder dauert das alles viel zu lange? Müssen wir nachjustieren, wenn wir unsere Ziele wirklich erreichen wollen? Diese kontinuierliche Selbstüberprüfung des schon Erreichten und des noch Unerreichten dient der ständigen lernorientierten Reflexion im Prozess des Umsteuerns und dann dem Nachsteuern.

3 «Die Straßenverkehrsbehörden können die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten. Das gleiche Recht haben sie (...) zur Erforschung des Unfallgeschehens, des Verkehrsverhaltens, der Verkehrsabläufe sowie zur Erprobung geplanter verkehrssichernder oder verkehrsregelnder Maßnahmen.» Quelle: Bundesministerium für Justiz und Verbraucherschutz Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) § 45 Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen: https://www.gesetze-im-internet.de/stvo_2013/_45.html (Zugriff am 25.11.19)

LITERATUR

- BMBF - Bundesministerium für Bildung und Forschung (2019): Richtlinie zur Förderung von Projekten zum Thema „MobilitätsWerkStadt 2025“, Bundesanzeiger vom 07.02.2019. Online verfügbar unter: <https://www.bmbf.de/foerderungen/bekanntmachung-2289.html> (Zugriff 26.11.2019)
- BPMVI - Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2018): Mobilität in Deutschland – MiD Ergebnisbericht, vorgelegt von: infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH (Bonn) in Kooperation mit: Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e. v. Institut für Verkehrsforschung, IVT Research GmbH (Mannheim) und infas 360. Bonn; Abb. 6, S. 35 und Abb. 3 S. 23
- Böhler-Baedeker, Susanne; Koska, Thorsten; Reutter, Oscar; Schäfer-Sparenberg, Carolin (2010): Projektmonitoring der Kampagne „Kopf an: Motor aus“ im Jahr 2009. Endbericht, Wuppertal. Online verfügbar unter: <https://epub.wupperinst.org/frontdoor/index/index/docId/3613> (Zugriff am 26.11.2019)
- DEPOMM e.V. (2019): Website, <https://depomm-ev.de> (Zugriff am 26.11.2019)
- Drewes, Sabine (2019): Von der autogerechten zur lebenswerten Stadt. In: Heinrich-Böll-Stiftung und VCD-Verkehrsclub Deutschland: Mobilitätsatlas – Daten und Fakten für die Verkehrswende. Berlin 2019, S. 12/13
- fairkehr (o.J.): Kopf an: Motor aus. Für null CO₂ auf Kurzstrecken. Die Städte. <http://www.kopf-an.de/die-staedte/> (Zugriff am 26.11.2019)
- FGSV – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. (2013) – Arbeitsgruppe Verkehrssplanung: Hinweise zur Verkehrsentwicklungsplanung. Köln.
- Reutter, Oscar; Koska, Thorsten; Schäfer-Sparenberg, Carolin; Reutter, Ulrike: Betriebliche Mobilität im Quartier gemeinsam verbessern: Erkenntnisse für die Praxis aus dem Projekt BMM HOCH DREI / Redaktion : Reutter, Oscar; Koska, Thorsten; Schäfer-Sparenberg, Carolin; Reutter, Ulrike. Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie (Hrsg.). Wuppertal 2019
- Stiewe, Mechthild; Reutter, Ulrike (Hrsg.) (2019): Mobilitätsmanagement – Wissenschaftliche Grundlagen und Wirkungen in der Praxis. Essen 2012 sowie: Reutter, Ulrike; Stiewe, Mechthild: Mobilitätsmanagement – in Deutschland angekommen?! In: IzR – Informationen zur Raumentwicklung: Mobilitätsmanagement Heft 1/2019. Stuttgart, S. 14-25.
- Transferstelle Mobilitätsmanagement (2019): <https://www.mobilitaetsmanagement.nrw.de/decomm-depomm/decomm-2019> (Zugriff am 26.11.2019)
- UBA – Umweltbundesamt (2018): Luftschadstoffe im Überblick – Feinstaub. <https://www.umweltbundesamt.de/themen/luft/luftschadstoffe/feinstaub/umweltzonen-in-deutschland> (Zugriff am 25.11.19)

III Erfolgsfaktoren für die Verkehrswende in Kommunen

Für das Gelingen einer kommunalen Verkehrswende gibt es kein allgemeingültiges Patentrezept. Jede Stadt oder Kommune muss dafür ihren eigenen Weg finden, denn die lokalen Bedingungen, Probleme und Chancen sind in jeder Stadt in ihrer jeweiligen verkehrspolitischen Entwicklungsphase anders. Gleichwohl können einige Faktoren wie die folgenden den Erfolg begünstigen.

1 Lokaler Handlungsdruck

Ein deutlicher kommunalpolitischer Handlungsdruck im Verkehr, der von den lokalen Akteur/innen, der Stadtbevölkerung oder der Wirtschaft, der Stadtpolitik und Stadtverwaltung oder den lokalen Medien wahrgenommen und anerkannt wird, ist ein wesentlicher Motor der kommunalen Verkehrswende. Anlässe können zum Beispiel sein: tägliche Dauerstaus auf Pendlerachsen, in denen die berufstätigen Ein- und Auspendler/innen ihre Zeit und Nerven lassen müssen, drohende Dieselfahrverbote wegen überhöhter Stickstoffdioxidbelastungen im Personen- und im Wirtschaftsverkehr, krankmachende Lärmbelastungen durch den Straßenverkehr, Unfallschwerpunkte an bestimmten Brennpunkten, etwa auf stark befahrenen Hauptverkehrsstraßen, oder mit besonders gefährdeten Verkehrsteilnehmenden wie Radfahrer/innen, Schulkindern oder Senior/innen oder mit besonders schlimmen Folgen durch SUVs.¹

Vielerorts überschreiten solche wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Probleme des Verkehrs die Grenzen des lokal noch Erträglichen. Sie lösen eine kommunalpolitische Suchbewegung aus, um diese Schäden des Verkehrs zu verringern, die oft von der Bürgerschaft, manchmal auch von Unternehmen artikuliert wird. Dabei entsteht meist schnell ein Bewusstsein dafür, dass eine punktuelle Problembearbeitung zur Schadensbegrenzung z. B. Dieselfahrverbote auf zwei kurzen Straßenabschnitten, eine Tempo-30-Regelung während der Schulzeiten vor einer Grundschule oder einige Schallschutzfenster für den Wohngebäude-neubau an einer Hauptverkehrsstraße bei weitem nicht ausreichen, um die verkehrsverursachten Probleme wirksam, dauerhaft und flächendeckend zu lösen. Dadurch wird deutlich, dass tiefergehende, grundsätzliche Lösungen für die Gestaltung einer zukunftsfähigen Mobilität gebraucht werden.

¹ Wie z. B. der Unfall mit vier Verkehrstoten in Berlin am 6.9.2019, <https://www.merkur.de/welt/suv-unfall-berlin-unfallursache-wohl-geklart-zr-13003265.html> (Zugriff am 22.11.2019)

Das bereitet den Boden für die Entwicklung von Konzepten und Strategien für eine fundamentale und ganzheitliche kommunale Verkehrswendeplanung.

2 Überlokale Diskurse

Die lokalen Handlungsnotwendigkeiten werden umso drängender wahrgenommen, je mehr sie durch überörtliche «Großwetterlagen» verstärkt werden. Zum Beispiel ist der fortschreitende Klimawandel inzwischen ein weit in der Gesellschaft und Politik verstandenes dringliches globales Problem. Spätestens seit dem Klimastreik von Greta Thunberg und der besonders von jungen Menschen angetriebenen Fridays-for-Future-Bewegung sowie dem Youtube-Video von Rezo ist das Thema Klimaschutz fest in der Diskussion um eine nachhaltige Entwicklung unserer Gesellschaft etabliert. Es erfordert neben internationalen und nationalen Handlungsnotwendigkeiten auch tiefgreifende Veränderung auf der regionalen und lokalen Ebene, z. B. bei der Energieerzeugung, der Gebäudedämmung, bei den industriellen und gewerblichen Prozessen und eben auch im Verkehr. Damit bietet es einen starken kommunikativen und gesellschaftspolitischen Hintergrund für die lokale verkehrspolitische Diskussion um eine Verkehrswende in einer einzelnen Stadt, die - auch aus Klimaschutzgründen - eine autounabhängige Mobilität mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes voranbringen will.

Ähnliche gesellschaftliche Großthemen, die als verstärkende Kulisse für eine kommunale Verkehrswende wirken, sind inzwischen die Themen «krankmachende Luftschadstoffbelastungen» oder «unerträgliche Lärmbelastungen durch den Kraftfahrzeugverkehr». Sie werden auch durch die massenmediale Berichterstattung vermittelt, z. B. die multimedialen Medienkampagnen #Abgasalarm (2018) und #Es ist zu laut (2019) des Südwestrundfunks bzw. der ARD. Eine vergleichbare Wirkung wird von der Kommunikationskampagne «Vision Zero» des Deutschen Verkehrssicherheitsrates erhofft, die darauf abzielt, die Anzahl der Getöteten und Verletzten im Straßenverkehr entscheidend zu verringern und gegen Null zu bringen.

3 Kommunale Eigenart

Jede Kommune ist eigen und einzigartig. Selbstverständlich gibt es allgemeine Strukturen, Theorien oder Gesetzmäßigkeiten der Stadtentwicklung, und dennoch ist jede Kommune speziell. Ein Unikat, das von Lage, Größe, Topografie, lokaler Ökonomie, der eigenen Geschichte, der Zusammensetzung der Stadtbevölkerung, der Art ihrer Menschen, den Akteur/innen in Wirtschaft, Medien, Zivilgesellschaft, Verwaltung und Politik und vielem mehr geformt wird. Diese konkrete Stadtrealität aus Struktur und Eigenart gilt es auch für die kommunale Verkehrswende aufzunehmen und für ihre Gestaltung zu nutzen.

Zum Beispiel bedeutet Radverkehrsförderung in einer sehr hügeligen Stadt wie Stuttgart, Saarbrücken, Heidelberg oder Wuppertal ganz besonders das Thema Pedelecs voranbringen, weil sie beim Radfahren helfen, «die Berge einzuebnen». In einer Fahrradhochburg wie Münster steht dagegen im Vordergrund in großem

Maßstab das massenhafte Fahrradparken stadtverträglich zu gestalten. Und in Offen- burg und Bremen geht es besonders darum, Fahrräder und Fahrradverleihsysteme gut in die Mobilstationen für den Umweltverbund zu integrieren.

4 Lokale Debattenkultur

Die kommunale Verkehrswende kann ihre Erfolgchancen steigern, wenn sie auf lokale Debattenkultur zurückgreifen kann. Das zeigen z. B. die neun Modellstädte², wo 2009 und 2010 die bundesweite Public-Awareness-Kampagne «Kopf an. Motor aus. Für Null CO₂ auf Kurzstrecken.» zur Unterstützung einer Verkehrsverlagerung vom motorisier- ten Individualverkehr auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes lief. Zur weiteren Unterstützung an die jeweilige lokale Ausgangssituation wurden die Mobilitätsange- bote angepasst. In der sehr kompakten Kleinstadt Bamberg (77.000 Einwohner), wo kurze Fußwege leicht möglich sind, wurde mit dem im lokalen Dialekt formulierten Slogan «Bambärch konnsd älaafn» ein Kampagnenschwerpunkt auf die Stärkung des Fußgängerverkehrs gelegt. Dort wurde außerdem mit der Schlagzeile «Das Rathaus wird zum Radhaus» für mehr Radverkehr der Ratsmitglieder geworben. Und in Karls- ruhe wurde die bundesweite Kampagne gleich drei Mal in den Jahren 2009, 2010 und 2011 immer auch mit eigenen Bezügen zur Stadt Karlsruhe erfolgreich durchgeführt.

Die lokale Debattenkultur kann auch über eine transformativ agierende Wissen- schaft vorangetrieben werden. In Wuppertal zum Beispiel wurde in den vier Jahren 2016 bis 2019 jeweils im Sommersemester die stadtöffentliche Vortragsreihe der Transformationstandems zur zukunftsfähigen Mobilität vom Wuppertal Institut, der Bergischen Universität Wuppertal und dem dortigen Zentrum für Transformations- forschung und Nachhaltigkeit durchgeführt.³ Darin haben an inzwischen 24 Abenden 48 Referentinnen und Referenten, jeweils als Tandem aus Wissenschaft und Praxis, ausgewählte Verkehrsthemen in Wuppertal vorgetragen und mit durchschnittlich 50 Teilnehmer/innen intensiv diskutiert. Wegen der guten Resonanz und der ausführli- chen Berichterstattung der Wuppertaler Lokalpresse soll diese Reihe auch im Som- mersemester 2020 weitergeführt werden.

5 Zivilgesellschaftliches Engagement

Zivilgesellschaftliches Engagement kann die Kraft entfalten, mehr zu bewegen als jah- relange Diskussionen innerhalb der politischen Institutionen. So hat es die Initiative «Volksentscheid Fahrrad» in Berlin geschafft, mit der Vision einer fahrradfreundli- chen Stadt, formuliert in 10 Zielen für ein Berliner Radgesetz, eine überwältigende Zahl von Unterschriften für ein Volksbegehren zu sammeln, um einen Volksentscheid zu initiieren und den Radverkehr zu einem wichtigen Thema im Landtagswahlkampf zu machen (Volksentscheid Fahrrad 2019). Die neue Landesregierung nahm das Ziel

2 Bamberg, Dortmund, Halle/Saale und Karlsruhe (2009) sowie Berlin, Braunschweig, Freiburg, Herzogenaurach und Kiel (2010).

3 Vgl.: <https://transzent.uni-wuppertal.de/de/transfer/transformationstandem.html> (Zugriff am 22.11.2019)

eines Mobilitätsgesetzes in den Koalitionsvertrag auf das Abgeordnetenhaus verhandelte gemeinsam mit Vertreter/innen der Initiative und Verbänden das Berliner Mobilitätsgesetz, das mit konkreten Zielen und Schritten, neuem Personal und höheren Budgets für den Radverkehr einen Meilenstein für eine Verkehrswende darstellt.

Die Bürgerinitiative hat mit ihrem Projekt «Volksentscheid Fahrrad» den EURO-BIKE Award 2016 in der Kategorie «Konzepte & Dienstleistungen» für ihr ehrenamtliches Engagement mit der Begründung erhalten, dass der Volksentscheid Fahrrad in Berlin weltweit einzigartig ist: Erstmals bringen Bürger/innen die Politik dazu, massiv in die Radinfrastruktur zu investieren. Geholfen hat dabei, dass zwischen dem Beginn und dem Erfolg der Initiative ein Regierungswechsel stattgefunden hat und die politisch Verantwortlichen der Verkehrswende gegenüber aufgeschlossen sind. Außerdem hat die Initiative «Volksentscheid Fahrrad» den Deutschen Fahrradpreis 2018 in der Kategorie «Kommunikation» gewonnen.

6 Partizipation und Co-Produktion

Die kommunale Verkehrswende betrifft den Lebensalltag der gesamten Stadtbevölkerung und den Arbeitsalltag aller Unternehmen in der Stadt. Dieser Fakt ist Risiko und Chance zugleich. Ohne intensive Bürgerbeteiligung bergen die großen Transformationsaufgaben das erhebliche Risiko, die Stadtgesellschaft und die Unternehmen gegen die notwendigen Veränderungen aufzubringen. Eine frühzeitige und intensive Bürgerbeteiligung nach den Regeln der Kunst als charakteristisches Prozessmerkmal liefert darum zwar keine Erfolgsgarantie, ist aber eine unbedingte Voraussetzung für das Gelingen der kommunalen Verkehrswende.

Und weil Bürger/innen und Unternehmer/innen beim Verkehr nicht nur Betroffene des vielerorts dominierenden Autoverkehrs mit Staus, Lärm, Luftvergiftung und Unfallgefahren sind, sondern zugleich als Verkehrsteilnehmende auch Mitverursacher der Misere sind, eröffnen sich im Verkehrssektor – anders als z. B. im Energiebereich, in der Industrie oder in der Landwirtschaft – für sie besondere Möglichkeiten zur Mitgestaltung der Verkehrswende. Es entsteht ein Chancenraum in doppelter Hinsicht. Verkehrsteilnehmer/innen können sich in einer Stadt, bis auf wenige nachvollziehbare Ausnahmen, individuell grundsätzlich für oder gegen das Autofahren entscheiden oder eben stattdessen für die Fortbewegung im Umweltverbund. Sie können durch die Fortbewegung im Umweltverbund mit ihrem individuellen Mobilitätsverhalten die Verkehrswende unterstützen und durchs Mitmachen mittragen – oder sich ihr mit ihren Autos entgegenstellen.

Als politische Akteurin kann die Zivilgesellschaft die kommunale Verkehrswende voranbringen – oder blockieren. Ein Volksbegehren für ein Radfahrergesetz kann dem Radeln Rückenwind geben und im besten Fall sogar gleich ein ganzes Mobilitätsgesetz auslösen, so wie in Berlin (2018). Umgekehrt kann ein Bürgerentscheid auch fortschrittliche Projekte der kommunalen Verkehrswende verhindern, wie in Aachen, wo sich 2013 zwei Drittel der Aachener/innen, die sich am Bürgerentscheid zur Campusbahn beteiligt haben, gegen die Einführung der Straßenbahn gestimmt haben (Aachener Zeitung 2013). Kommunale Politik tut also gut daran, die Bürgerschaft

als Co-Produzierende nicht für ein bloßes Zulassen der Verkehrswende zu gewinnen, sondern sie auch ernsthaft und konstruktiv als Partnerin «auf Augenhöhe» in das Großvorhaben kommunale Verkehrswende einzubeziehen. So gesehen sind beispielsweise monatliche «Critical Mass»-Fahrraddemonstrationen, organisiert aus der Stadtbürgerschaft, keine nervigen Störenfriede im Betriebsablauf des Straßenverkehrs, sondern ein willkommenes Geschenk für eine kommunale Verkehrswendepolitik, die das Radfahren wirklich voranbringen will.

7 Führungspersonen und Mitarbeitende

Straßenbahnpapst, Kübel-Otto und Verkehrswendemacherin sind die Spitznamen von drei kommunalen verkehrspolitischen Führungspersonen, die jeweils entscheidende Weichenstellungen für die kommunale Verkehrswende in ihrer Stadt vorgenommen und verantwortet haben – auch bei starkem Gegenwind.

Dieter Ludwig hat in seinen verschiedenen leitenden Funktionen im ÖPNV von den 70er Jahren bis zu seinem Ruhestand Mitte der 2000er Jahre den weitsichtigen und weitreichenden Ausbau des Straßenbahnnetzes in seiner Region Karlsruhe und Umland mit innovativen technischen und organisatorischen Kombinationslösungen von Straßenbahn und Eisenbahnbetrieb, dem so genannten «Karlsruher Modell» als «Der Kombinator» maßgeblich voran getrieben (BNN 2019). Damit hat er das Konzept eines offensiven, modernen, integrierten Schienen-ÖPNV geprägt. Das wirkt deutschlandweit als Vorbild. Darum wird er heute respektvoll «Straßenbahnpapst» genannt.

Otto Wicht führte ab 1983, auch gegen erheblichen lokalen Protest, als Stadtbaurat (1966-1994; dreimalige Wiederwahl) in Buxtehude in mehreren Innenstadtstraßen das flächendeckende Tempolimit 30 ein – zu Gunsten von verbesserter Verkehrssicherheit und höherer Wohnumfeldqualität (Kreiszeitung Wochenblatt 2015). Dafür nutzte er die bundesweiten Modellversuche zur flächenhaften Verkehrsberuhigung. In Buxtehude ordnete er Tempo 30 und «rechts vor links» an und verengte die überbreiten Fahrbahnen durch provisorisch aufgestellte Blumenkübel. Diese bepflanzten Betonkübel zum Ausbremsen von Rasern brachten ihm den Spitznamen «Kübel-Otto» ein. Die Anzahl der Unfälle mit Fußgänger/innen nahm in diesen Bereichen innerhalb von drei Jahren um 19 Prozent ab und die lokale Lärm- und Luftschadstoffbelastung reduzierte sich. Heute sind die provisorischen Blumenkübel weitgehend durch Bäume und Rasen ersetzt. Die flächenhafte Verkehrsberuhigung, die er als Pionier der Langsamkeit in Buxtehude erstmals entwickelte, wurde deutschlandweit zum Vorbild. Er gilt heute als der Erfinder der Tempo-30-Zone, die seit ihrer bundesweiten Aufnahme in die Straßenverkehrsordnung im Jahr 1990 inzwischen in fast allen Städten in Deutschland als zentrales Element der flächenhaften Verkehrsberuhigung etabliert ist.

Katrin Eder gestaltet als Beigeordnete und Dezernentin für Umwelt, Grün, Energie und Verkehr in Mainz die kommunale Verkehrswende der rheinland-pfälzischen Landeshauptstadt (B'90/Grüne KV Mainz 2019). Die 1976 in Mainz geborene, studierte Politikwissenschaftlerin zog 1999 als jüngstes Stadtratsmitglied für die Grünen in den Mainzer Stadtrat ein. 2010 wurde sie zur Sprecherin ihrer Fraktion gewählt. Als gewählte Verkehrsdezernentin arbeitet sie seit 2011 (Wiederwahl 2018) schon über

ein Jahrzehnt an der kommunalen Verkehrswende in Mainz. Zwei Schwerpunkte zur Förderung des Umweltverbundes für eine moderne urbane Mobilität des 21. Jahrhunderts hat sie dafür erfolgreich umgesetzt.

Im Radverkehr wurde durch den konsequenten Ausbau des öffentlichen Fahrradverleihsystems «MVG Mein Rad» und vieler weiterer Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs wie dem Ausbau von Radabstellanlagen der Wegeanteil des Radverkehrs in Mainz von 10 Prozent (2008) auf 17 Prozent (2016) spürbar gesteigert (Stadt Mainz 2016).

Das Mainzer Straßenbahnnetz wurde – auch dank Katrin Eders Engagements – entscheidend erweitert: die neue «Mainzelbahn» (MVG o.J.) führt seit Dezember 2016 im Doppelgleis auf 9,2 km vom Hauptbahnhof West über die Universität bis zum Lerchenberg, wo das ZDF sitzt. Im Verlauf der Mainzelbahn wurden 16 Haltestellen, inklusive einer Bedarfshaltestelle an der Opel-Arena, neu gebaut. Sie ist damit das größte Verkehrsinfrastrukturprojekt in der Mainzer Geschichte. Schon die Erhebungen nach den ersten drei Monaten belegen, dass es auf der gesamten Strecke erhebliche Fahrgastzuwächse im Vergleich zum Zeitpunkt vor dem Straßenbahnausbau gab. Der neue Fahrgastmagnet hat alle Erwartungen übertroffen und viele Menschen neu für den öffentlichen Nahverkehr begeistert (Allgemeine Zeitung 2018). Die «Mainzelbahn» liefert damit einen wichtigen Beitrag zur Stauvermeidung und zur Verbesserung der Luftqualität in der Landeshauptstadt. Als Erfolgsstory, als gelungenes Zukunftsprojekt, wurde die Mainzelbahn vom Deutschen Bahnkunden-Verband (DBV) mit dem Deutschen Schienenverkehrspreis 2018 in der Sparte «Nahverkehr» ausgezeichnet (Mainzer Stadtwerke 2018).

Die kommunale «Verkehrswendemacherin» Katrin Eder bewertet es als Erfolg, dass der Wegeanteil im motorisierten Individualverkehr in Mainz von 42 Prozent (2008) auf 39 Prozent (2016) um 3 Prozentpunkte gesunken ist (Stadt Mainz 2016, Sensor-Magazin 2016).

Die drei Fälle Dieter Ludwig, Otto Wicht und Katrin Eder verdeutlichen, dass es für das Voranbringen der kommunalen Verkehrswende sehr wohl auch auf Leadership von Führungspersonen mit Anliegen, Überzeugung und Rückgrat ankommt – gerade auch bei starkem politischen Gegenwind. Sie machen sich die kommunale Verkehrswende zu ihrer Sache. Dabei benötigen diese Führungspersönlichkeiten selbstverständlich den politischen Rückhalt in den kommunalen Gremien. Und sie brauchen auch verlässliche, engagierte Mitarbeiter/innen im kommunalen Verkehrs-Verwaltungshandeln, die auf ihrer Arbeitsebene die kommunale Verkehrswende konsistent umsetzen.

8 Beharrlichkeit und Kontinuität

Die kommunale Verkehrswende geht nicht von heute auf morgen. Ein großes Schiff, das mit voller Kraft vorausfährt, stoppt erst nach einer langen Auslaufstrecke, nachdem der Fahrhebel auf null gestellt ist. Und es braucht einen sehr großen Wendekreis für eine Kursumkehr. Genauso braucht die kommunale Verkehrswende weg von der autogerechten Stadt hin zu einer lebenswerten Stadt des Umweltverbundes Zeit für diese große Transformation. Kommunale Verkehrswende erfordert deshalb nicht nur einen klaren Kurswechsel, sondern auch Beharrlichkeit und Kontinuität.

Beispiele sind dafür deutsche Städte wie Bremen, Erfurt oder Freiburg die schon seit Jahrzehnten kontinuierlich an ihrer stadtspezifischen Gestaltung der kommunalen Verkehrswende arbeiten. So eine langjährige lokale Mobilitätskultur wird dann auch in konkreten Planwerken deutlich, die ihrerseits als wichtige Meilensteine der städtische Verkehrswende wirken und den sichtbaren Durchbruch nach oft langjährigen eher unsichtbaren Vorarbeiten markieren. Zum Beispiel wurde in der Freien Hansestadt Bremen der Verkehrsentwicklungsplan Bremen von 2014 über den gesamten mehrjährigen Aufstellungsprozess frühzeitig und konsensual im Dialog mit einer breiten Akteursallianz aus Politik, Wirtschaft und Zivilgesellschaft erarbeitet (Freie Hansestadt Bremen o.J.). Dieser Verkehrsentwicklungsplan ist die Grundlage für die strategische Verkehrsplanung in Bremen bis zum Jahr 2025. Er soll dafür sorgen, dass künftig die einzelnen verkehrlichen Maßnahmen zueinander passen und zur Erreichung derselben Ziele dienen.

Oder in Thüringens Landeshauptstadt Erfurt, wo die gesamte Verkehrsentwicklungsplanung aus mehreren vom Stadtrat beschlossenen Teilkonzepten besteht, deren Erarbeitung zeitlich in Etappen über mehrere Jahre erfolgt (Stadt Erfurt o.J.). Damit werden im Zeitverlauf verkehrspolitische Lernprozesse für eine kommunale Verkehrswende gestaltet. Erarbeitet und vom Stadtrat beschlossen sind in Erfurt inzwischen der Verkehrsentwicklungsplan Innenstadt einschließlich Wirtschaftsverkehr (2012); der Nahverkehrsplan 2014-2018 (2014), der Verkehrsentwicklungsplan Teilkonzept Radverkehr (2014), der Verkehrsentwicklungsplan Parkraumkonzeption Innenstadt (2015). Weitere Teilkonzepte (z. B. zum Mobilitätsmanagement und zum motorisierten Individualverkehr) sollen künftig erarbeitet werden.

Oder zum Beispiel in Freiburg im Breisgau, die von sich selbst schreibt: «Die Stadt Freiburg favorisiert bereits seit den 70er Jahren die umweltfreundlichen Verkehrsarten. Zuletzt wurden im Verkehrsentwicklungsplan 2020 die Hauptziele bestätigt, Verkehr durch eine abgestimmte Stadtentwicklungs- und Verkehrspolitik zu vermeiden («Stadt der kurzen Wege») und den Umweltverbund (Fuß, Rad und ÖPNV) attraktiver zu machen. Der verbleibende Autoverkehr soll so umwelt- und stadtvträglich wie möglich gestaltet werden, indem Lärm, Abgase und Gefährdungen minimiert werden. Seit vielen Jahrzehnten baut daher die Stadt Stadtbahnlinien und Radwege aus, vergrößert und verschönert die Fußgängerzone und die Stadtteilzentren, optimiert Ampelschaltungen und verbessert die Verkehrsregelungen. Zusammen mit der umweltfreundlichen und aktiven Freiburger Bevölkerung ist dies sehr erfolgreich: 79 Prozent aller Wege werden mit dem Fahrrad, mit Bus und Bahn oder zu Fuß zurückgelegt – das ist bundesweit Spitze (Stadt Freiburg o.J.).

Alle diese Fälle zeigen: eine kommunale Verkehrswende ist demokratisch gestaltbar. Dafür braucht es Kontinuität unabhängig von wechselnden kommunalpolitischen Mehrheiten, einen langen Atem und die Bereitschaft sowie die Fähigkeit, auch Gegenwind auszuhalten.

9 Vorbild Kommune

Der «Konzern Kommune» kann und sollte die Verkehrswende auch selbst praktizieren. Telefon- und Videokonferenzen durchführen statt Dienstreisen. Dienst-Pedelecs

vorhalten für innerstädtische Kurzstreckenfahrten. Jobtickets für die Beschäftigten in der Stadtverwaltung anbieten und zugleich die Parkmöglichkeiten am Rathaus zurücknehmen: sie ganz bewusst verknappen und verteuern. Dienstwagen abschaffen und stattdessen Carsharing nutzen. Noch erforderliche Kraftfahrzeuge organisations-effizient «poolen» und technisch effizient auslegen: klein und leicht, verbrauchsarm und sparsam, als Hybridfahrzeuge oder vollelektrisch – die Flottenwende des eigenen Stadtfuhrparks managen. Wenn die Kommunalverwaltung auf diese Weise zeigt, was Verkehrswende für sie als Mobilitätsmanagement im eigenen Haus bedeutet und zu leisten vermag, wirkt die Kommune selbst als ein überzeugendes und motivierendes Vorbild für alle anderen Akteur/innen in ihrer Stadt.

10 Möglichkeitsfenster und Transformationskunst

Versteht man Politik als die Kunst, das Machbare zu erkennen und das Notwendige möglich zu machen, dann bedeutet das für die kommunale Verkehrswende, interpretiert als Transformationskunst (Schneidewind 2018), ihre politischen Möglichkeitsfenster zu erkennen, vielleicht sogar selbst herzustellen und dann entschlossen zu nutzen.

Mit diesem politischen Grundverständnis sind in erster Linie die Kommunalwahlen regelmäßig wiederkehrende Möglichkeitsfenster, um demokratische Mehrheiten für eine kommunale Verkehrswende zu gewinnen. Dafür gilt es, die kommunale Verkehrswende zu einem wichtigen Wahlkampfthema zu machen.

Zusätzlich bieten auch kommunalpolitische Großereignisse in Sachen Verkehr große Chancen für die kommunale Verkehrswende, zum Beispiel die zahlreichen Gerichtsverfahren der Deutschen Umwelthilfe zu Dieselfahrverboten an städtischen Luftschadstoffbelastungsbereichen. Wegen der Klage der Deutschen Umwelthilfe hat z. B. die Stadt Stuttgart im Jahr 2019 Fahrverbote für besonders schadstoffemittierende Dieselmotorkraftfahrzeuge (Euronorm 4 und schlechter) eingeführt und prüft aktuell deren Ausweitung im Jahr 2020.⁴ Im Rechtsstreit mit der Stadt Wiesbaden konnte die Deutsche Umwelthilfe ihre Klage am 13.2.2019 zurückziehen, weil der deswegen neu aufgestellte Luftreinhalteplan für die Hessische Landeshauptstadt aus Sicht der Kläger «das bundesweit bisher ehrgeizigste Maßnahmenpaket für eine Verkehrswende» enthält. Daher ließen die darauf beruhenden Prognosen der Luftschadstoffbelastung künftig auch tatsächlich die Einhaltung der gesetzlich vorgeschriebenen Stickstoffdioxidgrenzwerte erwarten (DUH 2019).

Zu erkennen, wo und wann sich welche Möglichkeitsfenster für entschlossene Schritte der kommunalen Verkehrswende öffnen – oder geöffnet werden können – ist eine analytische Kernaufgabe der kommunalen Verkehrswendepolitik. Und dann diese geöffneten Fenster auch entschlossen zu nutzen, das ist die Kunst der Transformation und des kommunalpolitischen Handwerks, um den erforderlichen Wandel auch wirklich zu gestalten: für die kommunale Verkehrswende.

⁴ Vgl.: <https://www.badische-zeitung.de/werden-diesel-fahrverbote-in-stuttgart-2020-ausgeweitet--177951586.html> (Zugriff am 9.11.19)

LITERATUR

- Aachener Zeitung (2013): Glasklares Nein zur Aachener Campusbahn. Von Bernd Büttgens. 10.03.2013. Online verfügbar unter: https://www.aachener-zeitung.de/lokales/aachen/glasklares-nein-zur-aachener-campusbahn_aid-26205243 (Zugriff 27.11.2019)
- Allgemeine Zeitung (2018): Zahlen übertreffen die Erwartungen: Die Mainzelbahn ist ein Fahrgastmagnet. Von Michael Erfurth. 04.05.2018. Online verfügbar unter: https://www.allgemeine-zeitung.de/lokales/mainz/nachrichten-mainz/zahlen-ubertreffen-die-erwartungen-die-mainzelbahn-ist-ein-fahrgastmagnet_18733591 (Zugriff am 22.11.2019)
- Badische Zeitung (2019): Werden Diesel-Fahrverbote in Stuttgart 2020 ausgeweitet? 04.10.2019. Online verfügbar unter: <https://www.badische-zeitung.de/werden-diesel-fahrverbote-in-stuttgart-2020-ausgeweitet--177951586.html> (Zugriff am 9.11.19)
- BNN – Badische Neueste Nachrichten (2019): Dieter Ludwig wird 80 – Karlsruhe feiert den Kombinator. Von Rupert Hustede. 13.07.2019. Online verfügbar unter: <https://bnn.de/lokales/karlsruhe/karlsruhe-feiert-den-kombinator> (Zugriff 08.11.2019)
- Bündnis 90 / Die Grünen Kreisverband Mainz (2019): Katrin Eder – Dezernat V – Umwelt, Grün, Energie und Verkehr. <https://www.gruene-mainz.de/katrin-eder-dezernat-v-umwelt-gruen-energie-und-verkehr/> (Zugriff am 22.11.2019)
- DUH – Deutsche Umwelthilfe (2019): Pressemitteilung – Deutsche Umwelthilfe und ökologischer Verkehrsclub VCD erzielen Erfolg für die Saubere Luft in Wiesbaden – Hessische Landeshauptstadt setzt die Verkehrswende um. 13.02.2019. <https://www.duh.de/presse/pressemitteilungen/pressemitteilung/deutsche-umwelthilfe-und-oekologischer-verkehrsclub-vcd-erzielen-erfolg-fuer-die-saubere-luft-in-wiesbaden/> (Zugriff am 9.11.19)
- Freie Hansestadt Bremen (o.J.): Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025. Online verfügbar unter: <https://www.bauumwelt.bremen.de/vdp> (Zugriff am 8.11.2019)
- Kreiszeitung Wochenblatt (2015): Buxtehudes Ex-Stadtbaurat Otto Wicht ist gestorben. Von Thomas Kreib. 17.04.2015. Online verfügbar unter: https://www.kreiszeitung-wochenblatt.de/buxtehude/c-politik/buxtehudes-ex-stadt-baurat-otto-wicht-ist-gestorben_a59438 (Zugriff 08.11.2019)
- Mainzer Stadtwerke (2018): Schienenverkehrspreis für die Mainzelbahn. Pressemitteilung, 05.12.2018. Online verfügbar unter: <https://www.mainzer-stadtwerke.de/medien/presseforum/pressemitteilungen/pressemitteilung/schienenverkehrspreis-fuer-die-mainzelbahn/> (Zugriff am 22.11.2019)
- MVG – Mainzer Verkehrsgesellschaft (o.J.): Die Mainzelbahn in Zahlen. <http://www.mvg-mainzelbahn.de/planung/strecke/> (Zugriff am 22.11.2019)
- Schneidewind, Uwe (2018): Die Große Transformation – Eine Einführung in die Kunst gesellschaftlichen Wandels. Frankfurt/Main.
- Sensor Magazin (2016): Interview mit Katrin Eder. Von David Gutsche, 31.10.2016. Online verfügbar unter: <https://sensor-magazin.de/interview-mit-katrin-eder-dezernentin-fuer-umwelt-gruen-energie-und-verkehr/> (Zugriff am 22.11.2019)
- Stadt Erfurt (o.J.): Verkehrsentwicklungsplanung. Online verfügbar unter: <https://www.erfurt.de/ef/de/leben/planen/verkehr/vdp/index.html> (Zugriff am 8.11.2019)
- Stadt Freiburg im Breisgau (o.J.): Mobilität und Verkehr. Online verfügbar unter: <https://www.freiburg.de/pb/231303.html> (Zugriff am 8.11.2019)
- Stadt Mainz (2016): Mobilitätsbefragung 2016 zum werktäglichen Verkehrsverhalten der Bevölkerung in Mainz. Mainz, S. 39
- Volksentscheid Fahrrad (2019): Website. <https://volksentscheid-fahrrad.de/de/willkommen-beim-volksentscheid/> (Zugriff 22.11.2019)

IV Handlungsfelder der Verkehrswende

1 Fußgängerfreundliche Städte – attraktive Wege und hohe Aufenthaltsqualität

Das Zufußgehen zu fördern birgt viele Vorteile in sich: Aus Umweltsicht werden weder Treibhausgase noch Luftschadstoffe emittiert, auch ist der Flächenverbrauch deutlich geringer als bei motorisierten Fortbewegungsarten. Zu Fuß gehen ist sozial und gesundheitsfördernd. Es gibt keine Zugangshürden wie bei anderen Arten der Fortbewegung (z. B. Führerschein, Autoverfügbarkeit, Fahrschein o. Ä.), sondern stattdessen gesundheitliche Vorteile für jeden, der regelmäßig zu Fuß unterwegs ist. Denn regelmäßige Bewegung reduziert beispielsweise das Herzinfarkt- und Schlaganfallrisiko, senkt den erhöhten Blutdruck und trägt zu einer höheren Lebenserwartung bei (Oberhofer 2015). Dass viele Menschen zu Fuß gehen, ist auch aus Sicht der Kommunen empfehlenswert – Maßnahmen, die die Situation für Fußgänger/innen verbessern können, sind meist kostengünstig.

Aus dem Fußverkehr ergeben sich zwei zentrale Anknüpfungspunkte für eine Verkehrswende: Eine fußgängerfreundliche Stadt bietet im Nahbereich (unter 2 Kilometer) ein Verlagerungspotenzial, da diese kurzen Wege auch gut zu Fuß statt mit dem Auto bewältigt werden können. Zudem kann eine kompakte und durchmischte Stadtplanung im Sinne einer «Stadt der kurzen Wege» Routen vermeiden, die in der auto-gerechten Stadt mit Pkws zurückgelegt werden.

Fußgängerfreundliche Wege(netze) sollten die folgenden fünf Grundsätze erfüllen:

1. Ein gutes Fußwegenetz besteht aus ausreichend sicheren Wegen und **sicheren Querungsmöglichkeiten**, die sich insbesondere an den schwächsten Verkehrsteilnehmer/innen (insbesondere Kinder und ältere Menschen) orientieren. Je nach örtlicher Gegebenheit – d. h. je nachdem, ob es sich zum Beispiel um Haupt- oder Nebenstraßen handelt, wie hoch die durchschnittliche Verkehrsmenge auf dieser Straße ist und welche zentralen Einrichtungen hier zu finden sind – gibt es unterschiedliche Optionen für sichere Querungsmöglichkeiten. Dazu gehören Ampeln, Zebrastreifen sowie bauliche Aufpflasterungen oder Einengungen (s. Beispiel Offenburg).
2. **Gerechte Flächenaufteilung** in Abgrenzung zu anderen Fortbewegungsarten: Bisher wurde bei der Straßenraumaufteilung häufig von innen nach außen gedacht und geplant. Das heißt, dass zunächst der Flächenbedarf für den motorisierten

Verkehr geplant und dann die verbleibende Fläche dem nichtmotorisierten Verkehr zugewiesen wurde. Dieser Planungsansatz sollte umgekehrt werden: Die Gehwegbreite sollte sich an den Erfordernissen der Fußgänger/innen orientieren und nicht daran, wie viel Restfläche zur Verfügung steht. So sollten Gehwege mindestens 2,50 Meter breit sein, so dass sich Personen bequem begegnen können und auch Rollstuhlfahrer oder Personen mit Kinderwagen, Gepäck o. Ä. problemlos passieren können.

3. **Geschwindigkeit reduzieren** (vgl. Textbeitrag «Entschleunigung! Wie durch reduzierte Geschwindigkeit die Verkehrssicherheit erhöht wird»). Im Straßenraum begegnen sich die verschiedenen Verkehrsteilnehmer/innen, dabei kann es zu Unfällen kommen. Je schneller der Kfz-Verkehr unterwegs ist, umso stärker sind Fußgänger/innen gefährdet – zum einen, weil mehr Geschwindigkeit für beide Seiten weniger Reaktionszeit bedeutet; zum anderen, weil Unfälle bei höherem Tempo gravierendere Folgen haben. Um das Zufußgehen gerade auch für Kinder und ältere Menschen sicher zu gestalten, sollten Tempo-30-Zonen und Spielstraßen ausgeweitet werden.
4. Die **Erhöhung der Aufenthaltsqualität** umfasst verschiedene Aspekte: Fußwege oder -überwege werden häufig vom motorisierten Individualverkehr blockiert. Die Fahrzeuge beeinträchtigen so den Fußwegefluss und gefährden die Sicherheit der Fußgänger/innen. Das muss konsequent kontrolliert und geahndet werden. Bauliche oder gestalterische Veränderungen können dazu beitragen, dass Autos, Motorräder oder Lieferfahrzeuge die Wege nicht mehr zuparken. Überdies kann mit Beleuchtung, Sitz- und Spielmöglichkeiten, Begrünungen sowie Grünanlagen erreicht werden, dass die Menschen sich gern und vermehrt zu Fuß fortbewegen (vgl. Beispiel Griesheim unten). Insbesondere der Abbau von Angsträumen (d. h. von Stadträumen, die gemieden werden, weil sie als nicht sicher empfunden werden) ist eine aktive Maßnahme zur Förderung des Fußverkehrs.
5. Eine **barrierefreie Gestaltung** des Fußwegenetzes ist nicht nur für mobilitätseingeschränkte Personen wichtig, die sich selbständig fortbewegen wollen. Sie erleichtert beispielsweise das Laufen auch für diejenigen, die mit Kinderwagen oder größerem Gepäck unterwegs sind. Es sollte grundsätzlich berücksichtigt werden, dass Bordsteine abgesenkt sind, Treppen wo möglich vermieden werden und Orientierungshilfen für Blinde angebracht sind. Fußwege müssen auch bei Nässe rutschfest und sicher sein, im Winter vorrangig von Eis und Schnee geräumt werden und sollten keine Stolperkanten, Löcher oder größere Unebenheiten aufweisen.

Die verschiedenen Möglichkeiten, fußgängerfreundliche Städte auszugestalten, unterscheiden sich in der Praxis wesentlich. Sie sind abhängig von der Stadtgröße, aber auch von der durchschnittlichen Pkw-Verkehrsstärke, den (voraussichtlichen) Fußgängerströmen und davon, welche konkreten Wege zu welchen Zielen zurückgelegt werden. So ist beispielsweise in einer verkehrsberuhigten Zone mit wenig Autoverkehr und einer übersichtlichen Straßen- und Parkraumgestaltung eine sichere Querungsmöglichkeit nahezu überall gegeben. An Hauptverkehrsstraßen mit hohem

Breite Fußgängerquerung in Offenburg





Verkehrsaufkommen beispielsweise sind dagegen Fußgängerampeln mit kurzer Wartezeit notwendig.

Um in einer Kommune das Thema Fußverkehr strukturiert und zielgerichtet zu bearbeiten, ist es sinnvoll, Fußgängerchecks durchzuführen. Umfang und Ausrichtung eines solchen Fußverkehrschecks können an die jeweiligen kommunalen Verhältnisse und Zielsetzungen nach dem Baukastenprinzip angepasst werden (vgl. Fuss e.V. 2018) und so punktuelle Verbesserungen herbeiführen (z. B. hinsichtlich der Fußgängerüberwege). Damit befördern sie systematisch das Zufußgehen in der Stadt (z. B. durch abgestufte, flächendeckende Wegenetze).

Nachfolgend werden exemplarisch fußverkehrsfördernde Maßnahmen vorgestellt und durch eine Auswahl guter Beispiele aus Klein- und Mittelstädten veranschaulicht.

Beispiel: Sichere Querungsmöglichkeiten: Überbreiter Fußgängerüberweg in Offenburg

Damit Fußgänger/innen einen Überweg sicher passieren können, sollten die Querungsanlagen im Straßenraum betont werden, indem sie beispielsweise farblich hervorgehoben oder auffallend groß dimensioniert werden. In Offenburg wurde der Fußgängerüberweg, der Bahnhof und Innenstadt miteinander verbindet, deutlich über das übliche Maß von vier Metern auf ca. zehn Meter verbreitert. Die Markierung ist zudem bis in den Bereich der Ausrundung vorgezogen. Das erhöht den Aufmerksamkeitswert (ivm 2014).

Diese Optimierung folgt der Richtlinie für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ). Während es eine Mindestbreite von drei Metern gibt und üblicherweise ein Zebrastreifen vier Meter breit ist, wird hier ausdrücklich darauf hingewiesen, dass bei «stärkerem Fußgängerverkehr» die Breite vergrößert werden kann. Einen überbreiten Fußgängerüberweg zu markieren ist dabei mit ca. 1.500 Euro vergleichsweise kostengünstig, was sowohl den administrativen als auch den baulichen Aufwand betrifft. Die Maßnahme ist sehr kurzfristig umsetzbar.

Weitere gute Beispiele für sichere Querungsmöglichkeiten für Fußgänger/innen sind im Handbuch für die kommunale Praxis «Förderung des Rad- und Fußverkehrs» (2014) zu finden.

Beispiel: Aufenthaltsqualität erhöhen: Die «bespielbare und besitzbare» Stadt Griesheim

Die Stadt Griesheim ist Deutschlands erste «bespielbare» Stadt und wurde hierfür vielfach ausgezeichnet. Ziel der südhessischen Mittelstadt war es, den Kindern Freiraum zur selbständigen Fortbewegung zurückzugeben, so dass sie nicht

Sitzbänke mit Rollatorplatz unterstützen die «besitzbare» Stadt

Foto: Velopa



mit dem Elterntaxi zum Kindergarten, zur Schule oder zu Freizeitaktivitäten gebracht werden müssen. Sie sollten durch sichere und attraktive Wege motiviert werden, sich auf den eigenen Füßen in der Stadt zu bewegen.

In nur drei Jahren hat es die Stadt geschafft, ein flächendeckendes, kinderfreundliches Fußwegenetz von 25 Kilometern Länge zu schaffen, welches letztlich für alle Fußgänger/innen attraktiv ist. Dafür wurden zunächst Schulkinder als Expert/innen für ihre Wege aktiv in die Planung eingebunden. Sie markierten mit Kreide ihre Schulwege und beantworteten einen Fragebogen, in dem die wichtigen Ziele der Kinder im Stadtgebiet ermittelt wurden und wie sie diese Ziele gewöhnlich erreichen. Diese Wege wurden dann auf freie Flächen für Spielgeräte hin untersucht. In Abstimmung mit dem Ordnungs- und Liegenschaftsamt prüfte man anschließend, ob die Flächen für den Zweck geeignet waren. Insgesamt konnten in den Jahren 2008 bis 2010 rund hundert Spielobjekte auf verschiedenen (Kinder-)Wegen installiert werden. Sie reichen von farbigen Pflasterungen auf dem Fußweg (z. B. für Hüpfekästchen) über Balancierbalken bis hin zu Kletterobjekten. Der Fußweg durch die verschiedenen definitionsoffenen Spielobjekte macht den Kindern Spaß. So werden sie zum Laufen angeregt, und die Eltern fahren sie weniger mit dem Auto.

Im Zeitverlauf stellte die Stadtverwaltung fest, dass Spielobjekte auch von

älteren bzw. mobilitätseingeschränkten Menschen zum Ausruhen genutzt wurden. So wurde in einem nächsten Schritt die «besitzbare» Stadt umgesetzt. Analog zum Vorgehen bei den Kindern verzeichnete sie unter Einbeziehung von älteren Bürgerinnen und Bürgern (z. B. über Vereine, Kirchengemeinden, Seniorentreffs.) auf einem Stadtplan, welche wichtigen Ziele es für sie in der Stadt gibt und welche Wegebeziehungen vorrangig genutzt werden. In einem nächsten Schritt glich die Verwaltung ab, an welchen Standorten bereits Sitzmöglichkeiten vorhanden waren bzw. wo solche fehlten. Insgesamt konnten so 160 Sitzgelegenheiten montiert werden, die von einfachen Bänken mit zwei oder drei Sitzplätzen bis zu Sitzbänken mit Rollatorplatz reichen. Durch diese vergleichsweise einfachen und kostengünstigen Maßnahmen ist es auch Seniorinnen und Senioren, die auf ihren Wegen eine gelegentliche Verschnaufpause einlegen müssen, möglich, sich selbständig fortzubewegen.

Der administrative Aufwand für die «beispiel- und besitzbare» Stadt ist relativ gering, und durch die aktive Einbindung der Kinder bzw. der älteren Menschen kann wertvolles Alltags-Expertenwissen in die Planung eingebunden werden. Je nach Ausgestaltung der Spiel- und Sitzobjekte variiert der Kostenaufwand pro Element zwischen 400 Euro und 10.000 Euro (ivm 2014).

Beispiel: Das Fußwegeachsen- und Kinderwegekonzept in Kiel

Die Stadt Kiel hat ihren Nachholbedarf in der Fußverkehrsförderung erkannt und ein Fußwegeachsen- und Kinderwegekonzept erstellt, das die Situation schrittweise verbessern soll. Der Planungsansatz ist ein durchgängiges Wegenetz, welches durch verschiedene Quartiere verläuft und Ortsteile miteinander verbindet. Es werden Schulen, ÖV-Haltestellen, Supermärkte, Kindertagesstätten, Sporthallen und Spielplätze angebunden, ebenso wie Joggingrouten, Wanderwege und Velorouten. Das Netz unterscheidet Allzeitwege, Freizeitwege sowie Kinderwege. Es sind spezielle Standards für Fußwege und Kinderwege erarbeitet worden, welche die Qualität der Fußwege sicherstellen. Darin enthalten sind Gestaltungsstandards für eine hohe Aufenthaltsqualität (z. B. Sitzmöglichkeiten), für Orientierungshilfen (z. B. Wegweisung), für Gehwegbreiten von mindestens 2,50 m und im Idealfall von 4,0 m, für die Barrierefreiheit, für sichere Querungshilfen sowie für fahrgastfreundliche Bushaltestellen (Landeshauptstadt Kiel 2014). Relativ leicht umsetzbar wird eine Zeitspanne von maximal 20 Sekunden sein, die nicht überschritten werden darf, wenn Kinder auf ihren Wegen die Ampelgrünphase anfordern. Außerdem wird die Grünphase so verlängert, dass die Straße auch von langsameren Verkehrsteilnehmer/innen bequem überquert werden kann (Landeshauptstadt Kiel 2014).

Weil die finanziellen Mittel begrenzt sind, konzentriert man sich gezielt auf

die Fußwegeachsen. Hier nahmen Bürgerinnen und Bürger («Planungsspaziergänge») wie auch Kinder der 4. Klassen («Wegetagebücher») in einem Partizipationsverfahren an der Planung teil. Zudem werden Arbeitskreise und Beiräte, wie der Arbeitskreis Verkehrsmarketing, der Arbeitskreis Fußverkehr, der Beirat für Menschen mit Behinderungen, der Seniorenbeirat sowie die betroffenen Ortsbeiräte in die Entwicklung der Fußwegeachsen einbezogen (Webseite Landeshauptstadt Kiel).

Beispiel: Institutionalisierung des Fußverkehrs in Leipzig

Während Autofahrer/innen eine Lobby haben, wird der Fußverkehr in vielen Städten eher stiefmütterlich behandelt: Autofahrer/innen artikulieren meist lautstark ihren Unmut über Staus oder Schlaglöcher auf der Straße. Fußgänger/innen hingegen weichen Hindernissen auf dem Gehweg aus, ohne sich darüber zu beschweren, obwohl mehr als jeder fünfte Weg in Deutschland zu Fuß zurückgelegt wird. Ausdruck der schwachen Fußgängerlobby ist beispielsweise, dass es bisher auf verkehrsplanerischer Ebene nahezu keine Institutionalisierung des Fußverkehrs gibt.

Die Stadt Leipzig bildet hier eine Ausnahme: Seit Januar 2018 hat Leipzig einen Fußverkehrsbeauftragten im Amt – den ersten in Deutschland. Er kümmert sich gezielt um die Belange von Fußgänger/innen und prüft bei neuen Projekten, ob ihre Interessen auch ausreichend berücksichtigt werden.

Außerdem ist der Fußverkehrsbeauftragte Ansprechperson für die Bürger/innen, wenn es um viele kleine und relativ schnell umzusetzende Maßnahmen zur Verbesserung der Situation von Fußgänger/innen geht – beispielsweise wie ein Bordstein vor einem Seniorenheim abgesenkt oder Schäden auf Gehwegen beseitigt werden können (Schindler 2019).

Zu seinen Aufgaben zählt aber auch, ein neues Fußverkehrskonzept zu erstellen, das den Fußverkehr in Leipzig strategisch fördern soll. Die vier Themenschwerpunkte der Fußwegestrategie umfassen dabei: die Stadt der kurzen Wege, lebendige und lebenswerte Straßen und Plätze, gesunde und sichere Mobilität sowie nachhaltig und innovativ unterwegs (Webseite Stadt Leipzig und Webseite Leipziger Volkszeitung).

Literatur und andere Quellen

- Fuss e. V. (Hg.) (2018): Fußverkehrs-Checks & Fußverkehrs-Audits. Informationen zur Durchführung von Fußverkehrs-Checks. Online verfügbar unter <http://www.fussverkehrs-check.de/> (Zugriff 23.09.2019)
- Ivm GmbH (Hg.) (2014): Förderung des Rad- und Fußverkehrs. Kosteneffiziente Maßnahmen im öffentlichen Straßenraum. Online verfügbar unter https://www.ivm-rheinmain.de/wp-content/uploads/2014/09/Kosteneffizienz-Handbuch_2014.pdf (Zugriff 23.09.2019)
- Landeshauptstadt Kiel (2014): Standards für Fußwege und Kinderwege. Fußwegeachsen und Kinderwegekonzept. Online verfügbar unter https://www.kiel.de/de/umwelt_verkehr/verkehrswege/fusswegeachsen_und_kinderwege/_dokumente_fusswegeachse_und_kinderwege/Standards_Fusswege_v2.pdf (Zugriff 23.09.2019)
- Oberhofer, Elke (2015): Spazierengehen verlängert das Leben. In: Ärzte Zeitung online vom 05.02.2015. Online verfügbar unter <https://www.aerztezeitung.de/medizin/krankheiten/adipositas/article/878590/20-minuten-pro-tag-spazierengehen-verlaengert-leben.html> (Zugriff 23.09.2019)
- Schindler, Wiebke (2019): Fußgängern eine Stimme geben. Online verfügbar unter <https://www.mdr.de/nachrichten/vermisches/bundesweit-erster-fussgaengerbeauftragter-100.html> (Zugriff 23.09.2019)
- Webseite Landeshauptstadt Kiel (o.J.): Fußwege-Achsen & Kinderwege. Bürgerbeteiligung. Online verfügbar unter https://www.kiel.de/de/umwelt_verkehr/verkehrswege/fusswegeachsen_und_kinderwege/buergerbeteiligung.php (Zugriff 23.09.2019)
- Webseite Stadt Leipzig (o.J.): Planung für den Fußverkehr. Online verfügbar unter <https://www.leipzig.de/umwelt-und-verkehr/verkehrsplanung/fussverkehr/> (Zugriff 23.09.2019)

2 So rollt es besser! Kommunen fahrradgerecht gestalten

Ein Schlüssel für die Verkehrswende in Städten ist die Förderung des Radverkehrs. Wenn eine Stadt fahrradfreundlich gestaltet wird, sind mit relativ wenig Aufwand schnell Ergebnisse sichtbar – und diese wirken nachhaltig auf mehreren Ebenen, wie die folgenden Seiten zeigen.

Vorteile der Radverkehrsförderung

Das Fahrrad nutzt den knappen öffentlichen Raum besser als der Autoverkehr. Werden Kommunen fahrradfreundlich gestaltet, steht dem motorisierten Individualverkehr weniger, dem öffentlichen Raum und der Aufenthaltsqualität dagegen mehr Raum zur Verfügung. Auf der Fläche, auf der ein Auto abgestellt werden kann, finden bis zu zehn Räder Platz; den Straßenraum, den ein fahrendes Auto bei Tempo 50 verbraucht, können sich mehr als drei Radfahrende teilen (Randelhoff 2014).

Radverkehr ist preiswert – sowohl die Nutzung als Verkehrsmittel als auch die Förderung durch die Kommunen. Eine Studie der Universität Kassel hat in einem Vergleich die öffentlichen Ausgaben und die volkswirtschaftlichen Kosten und Nutzen verschiedener Verkehrsmittel gegenübergestellt. Der Radverkehr beansprucht dabei den geringsten öffentlichen Zuschuss im Verhältnis zu dessen ohnehin niedrigen Gesamtkosten, und der externe Nutzen durch Gesundheits- und Umweltschutz überwiegt die externen Kosten durch Unfälle um ein Vielfaches (vgl. Universität Kassel 2018).

Anders als der Autoverkehr, aber auch anders als der öffentliche Verkehr produziert der Radverkehr keine Treibhausgase, keine Luftschadstoffe und keinen nennenswerten Verkehrslärm. Damit ist das Rad neben dem Fußverkehr das umweltfreundlichste Verkehrsmittel.

Zudem trägt Radfahren zu Gesundheit und Wohlbefinden bei: Regelmäßiges Radfahren beugt Herz-Kreislauf-Erkrankungen vor, stärkt das Immunsystem, steigert die Fitness und kann beim Abbau von Stress helfen (vgl. Oja et al. 2011).

Schließlich kann fast jede und jeder Fahrrad fahren: Vom Kind bis zur Rentnerin und zum Rentner können die meisten Menschen das Verkehrsmittel Fahrrad selbstständig individuell nutzen. Wo die Bedingungen für den Radverkehr so gut sind, dass sowohl Achtjährige als auch Achtzigjährige sicher mit dem Rad fahren können, ist mehr eigenständige, selbstbestimmte Mobilität möglich.

Das Potenzial des Radverkehrs

Das Potenzial für Wege im Alltagsverkehr, die mit dem Fahrrad bewältigt werden können, ist größer als häufig vermutet. Tatsächlich sind 58 Prozent der Wege in Deutschland kürzer als 5 Kilometer (infas et al. 2019). Ein Großteil dieser Fahrten ist ohne Mobilitätseinschränkungen und Komfortverlust mit dem Fahrrad möglich. Bislang werden diese kurzen Wege aber noch immer überwiegend mit dem Auto zurückgelegt: 61 Prozent der Wege zwischen 2 und 5 Kilometer und immer noch 46 Prozent der

Wege zwischen einem und 2 Kilometer werden (als Fahrer/in oder Mitfahrer/in) mit dem motorisierten Individualverkehr bewältigt (infas et al. 2019).

Durch die Erkenntnis der vielen Vorteile hat sich das Bild des Radverkehrs in der Öffentlichkeit gewandelt – vom Öko-Image zu einem modernen, aktiven Verkehrsmittel. Das Rad wurde zur Mobilitätsoption für alle im Alltag, nicht nur für Kinder und diejenigen, die kein Auto haben. Immer mehr Menschen nutzen es für die täglichen Wege zur Arbeit, zum Einkaufen oder in der Freizeit. Das zeigt sich in den wachsenden Radverkehrsanteilen: Zwischen den Jahren 2008 und 2017 ist der Anteil an Wegen, die für den Radverkehr genutzt werden, von 9 auf 11 Prozent gestiegen (ebd.); in vielen Städten, die den Radverkehr konsequent fördern, liegt der Anteil deutlich höher: in Bremen bei 24 Prozent (Stadt Bremen 2017), in Freiburg bei 34 Prozent (Stadt Freiburg 2019), in Münster sowie in Bocholt bei jeweils 39 Prozent (Stadt Münster 2014, Stadt Bocholt 2019).

Nicht nur viele Kommunen haben die Förderung des Radverkehrs entdeckt und organisieren sich in Arbeitsgemeinschaften fahrradfreundlicher Kommunen bzw. Städte (AGFK/AGFS in 7 Bundesländern); auch das Bundesverkehrsministerium fördert den Radverkehr seit 2002 mit dem Nationalen Radverkehrsplan und bietet auf dem «Fahrradportal» unter <https://nationaler-radverkehrsplan.de> Informationen zur Förderung, Praxisbeispiele, eine Forschungsdatenbank sowie Fortbildungen und Workshops der Fahrradakademie an. Allerdings ist der Umfang der Radverkehrsförderung auf Bundesebene begrenzt: Mit jährlichen Mitteln von 190 Mio. Euro (2019) entspricht die Förderung nur gut 2 Euro pro Kopf und Jahr, während für den motorisierten Straßenverkehr mit über 10 Mrd. Euro das Fünffzigfache investiert wird. Um dies zu ändern, fordert beispielsweise der Verkehrsclub Deutschland e. V. (VCD) mittelfristig eine Aufstockung der Bundesmittel für die Velo-Infrastruktur auf 25 Euro pro Kopf (VCD 2019). Auch in der Modernisierung der Straßenverkehrsordnung bleibt das Bundesverkehrsministerium hinter den Möglichkeiten einer konsequenten Fahrradförderung zurück.

Auch wenn das «Ob» der Radverkehrsförderung in der politischen Arena nicht mehr grundsätzlich strittig ist, gibt es unterschiedliche Ansichten über die Priorität, die der Radverkehr als nachhaltiges Verkehrsmittel genießen soll. Damit geht es nun insbesondere auf kommunaler Ebene um das «Wie». Nachfolgend werden wichtige Schritte der Radverkehrsförderung vorgestellt.

Radverkehrskonzept entwickeln und Budget bereitstellen

Um die Verkehrsbedingungen für den Radverkehr zu verbessern, sollten Kommunen dafür zunächst eine konkrete und detaillierte Planung entwickeln. Das Konzept sollte alle für den Radverkehr relevanten Aspekte umfassen: den Aufbau eines Radnetzes, notwendige Abstellanlagen, Serviceangebote wie z. B. ein Fahrradverleihsystem sowie eine Kommunikation des Radverkehrs. Es ist notwendig, die Planung der anderen Verkehrsträger mit einzubeziehen (Verkehrsentwicklungsplanung), denn eine Stadtplanung der kurzen Wege, die Einführung von Tempolimits und eine Verknüpfung

mit anderen Elementen des Umweltverbundes tragen dazu bei, das Fahrrad ins Verkehrssystem zu integrieren und die Nutzungsbedingungen zu verbessern.

Das Konzept sollte partizipativ entwickelt werden und Akteur/innen aus Zivilgesellschaft, Handel und Gewerbe, Verkehrspolizei u. a. einbeziehen. Ein/e Radverkehrsbeauftragte/r und ein Arbeitskreis mit den relevanten Akteur/innen haben sich hier bewährt, um die Planung und Umsetzung zu koordinieren. Zudem muss für die Förderung des Radverkehrs ein angemessenes Budget bereitgestellt werden. Während viele deutsche Städte heute nur etwa 3 bis 5 Euro pro Kopf und Jahr ausgeben, sind es in Vorreiterstädten wie Amsterdam 11 Euro, in Kopenhagen 36 Euro und in Utrecht sogar 132 Euro (Greenpeace 2018). Der Nationale Radverkehrsplan empfiehlt eine jährliche Pro-Kopf-Investition von 8 bis 19 Euro, je nach Stand der Fahrradförderung in der Kommune (BMVBS 2012).

Dass die aktive Partizipation von Bürger/innen zur Verbesserung der Radverkehrsförderung führen kann, zeigen die Initiative zu einem Radentscheid und das unter Mitwirkung der Zivilgesellschaft daraus entstandene Mobilitätsgesetz in Berlin: Die Fördermittel für den Radverkehr sind verdreifacht worden, und 50 neue Stellen sollen die Umsetzung eines qualitativ hochwertigen Radnetzes ermöglichen (vgl. Volksentscheid Fahrrad 2019).

Aufbau eines Radnetzes und fahrradfreundliche Straßengestaltung

Das größte Hindernis, um das Rad zu nutzen, ist die unzureichende Infrastruktur. Der Straßenraum vieler Städte steht zum überwiegenden Teil den Autos zur Verfügung – die Infrastruktur, die Geschwindigkeit und die Verkehrsregeln sind weitgehend den Bedürfnissen des Kfz-Verkehrs angepasst. Das macht Radfahren für viele Menschen wenig attraktiv und zudem gefährlich. Daher sollte der Straßenraum neu gestaltet werden. Dabei gibt es grundsätzlich zwei Prinzipien: Zum einen kann ein Verkehrssystem dadurch fahrradfreundlich gestaltet werden, dass dieses Verkehrsmittel auf jeder Straße gefahrlos nutzbar ist (vgl. Kapitel Entschleunigung). In Tempo-30-Zonen und Fahrradstraßen haben Radfahrende Vorrang. Zum anderen kann dort, wo die Regelgeschwindigkeit weiter bei 50 km/h liegt, der Aufbau eines *hierarchischen Radnetzes* dafür sorgen, dass es sichere, schnelle und zusammenhängende Haupt- und Nebenrouten gibt. Die konkrete Ausgestaltung hängt von den jeweiligen örtlichen Bedingungen ab. Mit dem wachsenden Radverkehrsaufkommen müssen bestehende Anlagen ausgebaut werden. Ein hierarchisches Netz umfasst unter anderem folgende Elemente:

- **Baulich angelegte Radwege:** Radwege in baulicher Trennung von Fahrbahn und Gehweg verringern mögliche Konflikte sowohl mit Autofahrer/innen als auch mit Fußgänger/innen. Die Radwege sollten zwei Meter breit sein, damit sich Radfahrende gegenseitig überholen können. Entscheidend für die Sicherheit ist die Verkehrsführung an Kreuzungen. Vielfach bergen von der Straße getrennte Radwege auf Gehwegniveau an Kreuzungen ein erhöhtes Unfallrisiko. Werden diese Radwege umgestaltet, muss der Sichtkontakt zu Autofahrer/innen durch

eine entsprechende Verkehrsführung an Kreuzungen ermöglicht werden. Auch eine wahrnehmbare Abgrenzung zum Gehweg (texturierter Belag oder minimale Kante) ist wichtig.

- Radstreifen (mit durchgezogener Linie) und Schutzstreifen (mit gestrichelter Linie) können mit wenig Aufwand ins Straßennetz integriert werden. Die Radfahrer/innen sind dabei gemeinsam mit dem Autoverkehr unterwegs und werden durch bessere Sichtbarkeit weniger gefährdet. Ein Risiko sind hier insbesondere Regelverstöße durch parkende oder die Linie überfahrende Autos und Lieferfahrzeuge. Nur wenn diese konsequent geahndet werden, ist ein sicherer Radverkehr möglich. Sollen hinreichend breite Radstreifen geschaffen werden, müssen oft Fahrbahnen in Radstreifen umgewandelt werden.
- Baulich getrennte Radwege auf Fahrbahnniveau, abgegrenzt etwa mit Balken oder Pollern: An Unfallschwerpunkten und stark befahrenen Straßen ist es sinnvoll, Radstreifen auf diese Weise von der Fahrbahn abzutrennen. So geht vom Autoverkehr weniger Gefahr aus.
- Radschnellwege: Um längere Distanzen mit hoher Geschwindigkeit bewältigen zu können, werden Radschnellwege weitgehend kreuzungsfrei mit Brücken oder Tunneln gestaltet und baulich getrennt angelegt. Als Einrichtungsradweg sind sie mindestens drei Meter breit, Zweirichtungsradwege vier Meter. An unvermeidbaren Kreuzungen können Radfahrer/innen durch intelligente Ampelschaltungen eine «grüne Welle» erhalten.
- Fahrradstraßen einrichten: Fahrradstraßen wurden 1997 in die Straßenverkehrsordnung eingeführt. Sie sind grundsätzlich Radfahrern vorbehalten, diese können die gesamte Fahrbahn benutzen und auch nebeneinander fahren. Schneller als 30 km/h darf man hier nicht unterwegs sein. Fahrradstraßen können dort eingerichtet werden, wo der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart oder dies alsbald zu erwarten ist. Allerdings muss dabei laut StVO auch auf die Bedürfnisse des Kfz-Verkehrs Rücksicht genommen werden. Um eine Dominanz des Autos auf Fahrradstraßen zu verhindern, sollten diese möglichst nur für Anlieger freigegeben werden. Die Regelungen zur Ausgestaltung von Fahrradstraßen sind sehr allgemein formuliert, konkrete Gestaltungsvorgaben gibt es nicht. Wenn Kommunen Fahrradstraßen sinnvoll in ihr Straßennetz integrieren, sind sie eine gute Möglichkeit, Radverkehr ohne separate Radinfrastruktur zu fördern.
- Einbahnstraßen für den Radverkehr öffnen: Gegen die Fahrtrichtung für den Radverkehr geöffnete Einbahnstraßen in Nebenstraßen können das Netz ergänzen und die Wege für den Radverkehr deutlich verkürzen.

Fahrradparken verbessern

In der gesamten Kommune verfügbare Fahrradabstellanlagen ermöglichen es, das Rad im Alltagsverkehr zeitsparend und komfortabel zu nutzen.

- Eine Grundausstattung bildet ein Netz an Fahrradbügeln. Eine größere Anzahl von Fahrradbügeln findet auf dem Gehweg oft keinen Platz. Es ist daher sinnvoll,

Parkbuchten für den Pkw-Verkehr nach Bedarf in Abstellflächen für Fahrräder umzuwandeln.

- Ebenerdig zugängliche Fahrradboxen und Radstationen bieten sichere und wettergeschützte Abstellplätze. Sie sollten zum einen an wichtigen Umsteigepunkten wie Bahnhöfen und an relevanten ÖPNV-Haltepunkten, an Einkaufszentren und öffentlichen Einrichtungen, aber auch in Wohngebieten aufgestellt werden. Vollautomatische Stationen und Fahrradboxen ermöglichen einen kosteneffizienten Betrieb. Neben der Ad-hoc-Nutzung sind auch fest vermietete Boxen und Stellplätze sinnvoll, insbesondere in Wohngebieten.
- In Kombination mit dem Zugang zu anderen Verkehrsmitteln können Abstellanlagen Teil von Mobilstationen sein (vgl. Kapitel Geteilte und vernetzte Mobilität).
- Viele Verkehrsziele und Wohngebäude sind nicht hinreichend mit adäquaten Abstellmöglichkeiten für Fahrräder ausgestattet. Um dies zu verändern, können kommunale Stellplatzsatzungen angepasst werden: So kann bei Nachweis von ebenerdig zugänglichen diebstahl- und wettergeschützten Fahrradabstellanlagen die Anzahl nachzuweisender Pkw-Stellplätze anteilig gesenkt werden, um damit einen Anreiz für die Einrichtung solcher Fahrradstellplätze zu schaffen.

Beispiel: Kontinuierliche Fahrradförderung in Bocholt

Die Stadt Bocholt engagiert sich seit vielen Jahren in der Förderung des Radverkehrs. Das Velo wird dort quer durch alle Bevölkerungsgruppen für den Alltagsverkehr genutzt – der Radverkehrsanteil an allen Wegen beträgt 39 Prozent. Im Jahr 2019 ist die Stadt bereits zum sechsten Mal als Bundessieger des ADFC-Fahrradklimatests in der Gruppe der Kommunen unter 100.000 Einwohnern ausgezeichnet worden (ADFC 2019).

Zur Erreichung dieses Ziels hat Bocholt in den vergangenen Jahrzehnten sukzessive die Bedingungen für den Radverkehr verbessert (vgl. Stadt Bocholt, o. J.).

- Die Radverkehrsförderung wurde systematisch in Verkehrsplanungsprozesse integriert, koordiniert werden diese im Fachbereich Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün. So plant man etwa neue Siedlungen so, dass die Verkehrswege für Radfahrer/innen und Fußgänger/innen optimiert sind. Leitbild für die Stadtentwicklung ist das Konzept «Stadt der kurzen Wege».
- Ein zusammenhängendes und dichtes Netz erschließt den Stadtraum für den Radverkehr. Dabei werden die Radwege häufig abseits der Hauptverkehrsstraßen angelegt. Auf wenig befahrenen Straßen wird der Radverkehr auf der Fahrbahn, auf stark befahrenen Straßen als separater Radweg geführt. Viele Einbahnstraßen wurden systematisch für den Radverkehr geöffnet. Einzelne Radrouten baute man in den vergangenen Jahren zudem als Radschnellwege aus; dort haben Radfahrer/innen an Kreuzungen Vorfahrt.

eRadschnellweg Göttingen



Foto: Christof Mische, Stadt Göttingen



Fahrradparkhaus Karlsruhe

Foto: Stadtplanungsamt, Stadt Karlsruhe

- Vorgezogene Aufstellflächen, großzügige Markierungen und separate Ampelschaltungen, die dem Radverkehr einen Zeitvorsprung gewähren, sorgen für mehr Sichtbarkeit und Sicherheit der Radfahrer/innen an Kreuzungen.
- Eine bewachte Radstation und viele überdachte Abstellanlagen an wichtigen Verkehrsknoten ermöglichen das sichere Abstellen der Fahrräder.
- Die enge Kooperation der Stadt als in der Region bedeutendes Mittelzentrum mit den benachbarten Kommunen in Deutschland sowie mit den angrenzenden Niederlanden ermöglicht eine regionale Koordination der Radverkehrsförderung. Seit 2009 ist Bocholt Mitglied der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW (AGFS).

Beispiel: eRadschnellweg Göttingen

In der Fahrradstadt Göttingen werden bereits 28 Prozent der Wege mit dem Rad zurückgelegt. Die Stadt möchte ihren Radanteil aber weiter erhöhen – insbesondere im Pendlerverkehr auf dem Weg zur Arbeit. Um hierfür einen Anreiz zu bieten, hat die Stadt die Strecke vom Göttinger Bahnhof zu den bedeutenden Arbeitsstätten rund um das Universitätsklinikum zu einem rund vier Kilometer langen eRadschnellweg (für Pedelecs geeigneter Radschnellweg) ausgebaut. Damit wurde hier der erste Radschnellweg geschaffen, der zentral durch eine Stadt führt. Das Projekt wurde im Jahr 2016 mit dem 2. Platz des Deutschen Fahrradpreises ausgezeichnet (AGFS 2016).

- Auf einem Drittel der Strecke wird der Radverkehr gemeinsam mit dem übrigen Verkehr geführt. Auf zwei Dritteln wurden großzügig angelegte, separate Zweirichtungswege von 3 bis 4 Meter Breite geschaffen.
- Um ein schnelles und bequemes Fahren zu ermöglichen, wurden Übergänge zur Fahrbahn ohne Bordsteinkante umgesetzt, an Ampeln wird der Radverkehr bevorzugt.
- Entlang der Strecke wurden Dauerzählstellen eingerichtet, um Erkenntnisse über die Nutzung zu gewinnen.
- Mehr als die Hälfte der notwendigen Investitionen von rund 1,1 Mio. Euro erfolgt aus eigenen Mitteln, knapp die Hälfte machen Fördermittel des Programms «Schaufenster Elektromobilität» aus.

Beispiel: Audit und Entwicklung einer Radverkehrsstrategie in Karlsruhe

Voraussetzung für eine zielgerichtete Förderung des Radverkehrs sind u. a. eine gute Analyse des Status quo und die darauf aufbauende Erarbeitung einer geeigneten Strategie. Die Stadt Karlsruhe hat beides vor rund 15 Jahren getan und erntet dafür heute die Erfolge: Im Jahr 2019 wurde sie als fahrradfreundlichste Großstadt bis 500.000 Einwohner ausgezeichnet (ADFC 2019).

Mit einem sogenannten BYPAD-Verfahren (Bicycle Policy Audit) hat die Stadt die Situation des Radverkehrs und die Herausforderungen im Detail analysiert. Mithilfe externer Expert/innen und lokaler Akteur/innen – aus Stadt- und Verkehrsplanung, Bauamt, Polizei, lokaler Wirtschaft, Verbänden und anderen zivilgesellschaftlichen Gruppen – wurden verschiedene Aspekte des Radverkehrs qualitativ bewertet.

Mit Blick auf die Vorbereitungsphase betrachtet das Audit die Aspekte:

- Anforderungen der Radfahrenden
- Steuerung der Politik und Koordinierung
- Strategien und Konzepte
- Finanzen und Personal

Zudem werden die konkreten Aktivitäten der Fahrradförderung analysiert:

- Infrastruktur und Sicherheit
- Information und Erziehung
- Kommunikation und Partnerschaften
- Ergänzende Maßnahmen

Schließlich betrachtet das Audit Evaluation und Wirksamkeit der Fahrradförderung in der Kommune.

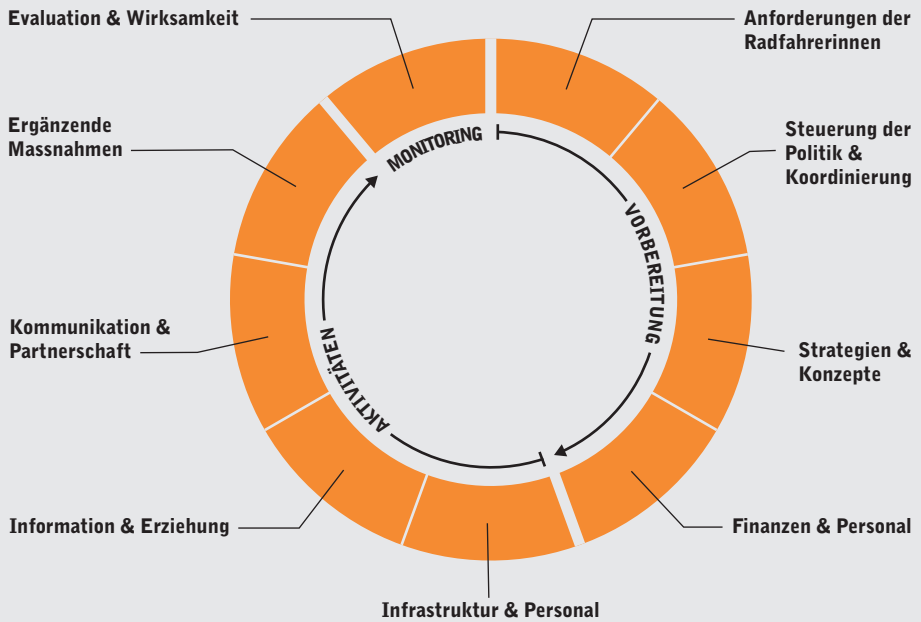
Das von internationalen Experten entwickelte BYPAD-Verfahren ist online detailliert erläutert unter <https://bypad.org>.

Basierend auf den im Audit analysierten Schwachstellen entwickelte die Stadt Karlsruhe 2005 ein 20-Punkte-Programm als Grundsatzstrategie zur Förderung des Radverkehrs. Es formuliert unter anderem die Ziele, den Radverkehrsanteil stark zu steigern, die Unfallzahlen zu senken, ein Radroutennetz aufzubauen und jährlich zwei Radrouten zu planen und zu bauen.

Ein Monitoring-Prozess begleitete die Umsetzung des Programms, das im Jahr 2013 fortgeschrieben wurde. Dort wurden etwa der Zielwert für den Radverkehrsanteil von 23 Prozent (für 2012 angestrebt und mit 25 Prozent übertroffen) auf 30 Prozent bis zum Jahr 2020 erhöht und die konkreten Ziele für das Radverkehrsnetz und das Fahrradparken angepasst (Stadt Karlsruhe 2013).

Abb.: BYPAD für Städte und Gemeinden

BYPAD betrachtet Radverkehrspolitik als dynamischen Prozess



Quelle: BYPAD - Bicycle Policy Audit www.bypad.org

Literatur und andere Quellen

- ADFC – Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V. (2019): Dossier zum Fahrradklima-Test 2018. Online verfügbar unter: <https://www.adfc.de/dossier/dossier-zum-fahrradklima-test-2018/>
- AGFS – Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V. (2016): eRadschnellweg Göttingen. Projektbeschreibung. Online verfügbar unter: https://www.der-deutsche-fahrradpreis.de/fileadmin/bfb_dateien/Download_2016/Nominierte/02_eRadschnellweg.pdf (Zugriff 28.10.19)
- BMVBS – Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (2012): Nationaler Radverkehrsplan 2020. Den Radverkehr gemeinsam weiterentwickeln. Berlin.
- BYPAD (o.J): BYPAD - Die effizienteste Methode zur Verbesserung von lokalen und regionalen Radverkehrsmaßnahmen. <https://bypad.org> (Zugriff 28.10.19)
- Greenpeace e.V. (2018): Radfahrende schützen – Klimaschutz stärken. Sichere und attraktive Wege für mehr Radverkehr in Städten. Hamburg.
- Infas / DLR / IVT / Infas 360 (2019): Mobilität in Deutschland – MiD. Ergebnisbericht. Eine Studie des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur. Bonn.
- Oja, A., Titzte, S.; Bauman, A.; de Geus, B., Krenn, P., Reger-Nash, B.; Kohlberger, T. (2011): Health benefits of cycling: A systematic review. In: Scandinavian Journal of Medicine and Science in Sports
- Randelhoff, Martin (2014): Vergleich unterschiedlicher Flächeninanspruchnahmen nach Verkehrsarten. Online verfügbar unter: <https://www.zukunft-mobilitaet.net/78246/analyse/flaechenbedarf-pkw-fahrrad-bus-strassenbahn-stadtbahn-fussgaenger-metro-bremsverzoeegerung-vergleich/> (Zugriff 28.10.19)
- Stadt Bocholt (o.J): Fahrradstadt. Online verfügbar unter: <https://www.bocholt.de/rathaus/planen-bauen-verkehr/fahrradstadt/> (Zugriff 28.10.19)
- Stadt Bremen (2017): Bericht der Verwaltung für die Sitzung der Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft (S) am 17.08.2017: Mobilität in Bremen – Vertiefende Analyse der Haushaltsbefragung zum Verkehrsverhalten SrV aus dem Jahr 2013 und Vergleich mit den Ergebnissen der SrV aus dem Jahr 2008
- Stadt Freiburg (2019): Die Freiburger Verkehrskonzeption. Online verfügbar unter: <https://www.freiburg.de/pb/231648.html> (Zugriff 28.10.19)
- Stadt Karlsruhe (2013): Radverkehr – 20-Punkte-Programm. Zwischenstand und Fortschreibung des 20-Punkte-Programms zur Förderung des Radverkehrs in Karlsruhe. Online verfügbar unter: https://www.karlsruhe.de/b3/verkehr/radverkehr/massnahmen/HF_sections/content/ZZkRU2CZAtsvPA/ZZl4jA7xgdAQNo/Broschüre_Internetversion_klein.pdf (Zugriff 28.10.19)
- Stadt Münster (2014): Verkehrsverhalten und Verkehrsmittelwahl der Münsteraner. Ergebnisse einer Haushaltsbefragung im Herbst 2013. In: Beiträge zur Stadtforschung, Stadtentwicklung, Stadtplanung, Verkehrsplanung. Nr. 1/2014.
- Universität Kassel (2018): NRPV 2020 – Welche Kosten verursachen verschiedene Verkehrsmittel wirklich? Zusammenfassung, Ausblick und Diskussion. Von Assadollah Saighani und Carsten Sommer. Präsentation. Online verfügbar unter: https://www.uni-kassel.de/fb14bau/fileadmin/datas/fb14/Institute/IVF/Verkehrsplanung-und-Verkehrssysteme/Forschung/Projekte/NRPV2020/7_17_11_28_Zusammenfassung_Ausblick_Diskussion.pdf (Zugriff 13.12.19)
- VCD (2019): Erfolgreiche Fahrradförderung: Verantwortung und Maßnahmen. <https://www.vcd.org/themen/radverkehr/fahrradpolitik/#c2303> (Zugriff 12.11.19)
- Volksentscheid Fahrrad (2019): 10 Ziele – weil Berlin sich dreht! Online verfügbar unter: <https://volksentscheid-fahrrad.de/de/ziele/> (Zugriff 11.11.19)

3 Entschleunigung! Wie durch reduzierte Geschwindigkeit die Verkehrssicherheit erhöht wird

Jedes Jahr sterben in Deutschland mehr als 3.000 Menschen infolge von Straßenverkehrsunfällen, über 300.000 werden verletzt. Im Jahr 2018 stieg sowohl die Zahl der Unfälle mit Personenschaden (plus zwei Prozent) als auch die Zahl der Menschen, die im Straßenverkehr getötet wurden (plus drei Prozent), im Vergleich zum Vorjahr an. Dabei ereigneten sich 69 Prozent der Unfälle mit Personenschaden und 30 Prozent der tödlich verlaufenden Unfälle im innerstädtischen Bereich. Auch die Zahl der getöteten Radfahrer/innen, Senior/innen und Kinder unter 15 Jahren stieg im Jahr 2018 wieder an (Statistisches Bundesamt 2018). Das zeigt, dass die Unfallrisiken in Städten insbesondere für schwächere Verkehrsteilnehmer/innen wie Fußgänger/innen, Radfahrer/innen, Kinder und ältere Menschen groß sind. Ein zentraler Faktor ist hierbei der motorisierte Individualverkehr (MIV). Die Schwere eines durch den MIV verursachten Unfalls ist dabei direkt davon abhängig, wie schnell das Fahrzeug unterwegs ist (Schüller 2010). Um den Verkehr insgesamt sicherer zu machen, sollte der MIV durch verkehrsberuhigende Maßnahmen entschleunigt werden. So werden auch nicht-motorisierte Verkehrsarten attraktiver, und die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum steigt (vgl. Beitrag «Neuer Raum - Wie Parkraummanagement und Straßenverkehr verbessert werden können»). Fußgänger/innen und Radfahrer/innen können sich schneller und sicherer fortbewegen. Damit dauert auch der Weg zur nächsten Haltestelle des öffentlichen Verkehrs sowie von der Haltestelle zum Ziel weniger lange. Die Entschleunigung des MIVs kann also auch eine Verkehrsverlagerung begünstigen.

Maßnahmen zur Geschwindigkeitssenkung des motorisierten Verkehrs umfassen regulative Maßnahmen, die mit baulich-infrastrukturellen, sanktionierenden bzw. Informationsmaßnahmen kombiniert werden sollten. Hier einige Beispiele:

- **flächenhafte Tempolimits:** Tempo-30-Zonen können mittlerweile nahezu flächendeckend eingeführt werden: Voraussetzung ist, dass es sich hierbei um Wohngebiete, Gebiete mit hoher Fuß- und Radverkehrsdichte bzw. solche mit hohem Querungsbedarf handelt. Nicht eingerichtet werden können Tempo-30-Zonen in Gewerbegebieten, an Vorfahrtsstraßen und an Straßen des überörtlichen Verkehrs. Hier können aber zumindest abschnittsweise Tempolimits geprüft werden.
- **abschnittsweise Tempolimits:** Streckenbezogen kann das Tempo reduziert werden, wenn besondere Anforderungen an die Sicherheit, den Lärmschutz oder an die Luftreinhaltung bestehen. Das kann geboten sein, wenn
 - in unmittelbarer Nähe Kindergärten, Kindertagesstätten, Schulen, Alten- und Pflegeheime oder Krankenhäuser gelegen sind,
 - viele Fußgänger/innen oder Radfahrer/innen den Straßenabschnitt nutzen,
 - viele Menschen den Straßenabschnitt überqueren,
 - es viele Unfälle oder sonstige Gefährdungen auf diesem Straßenabschnitt gibt oder



- verkehrsbedingte Lärmbeeinträchtigungen bzw. Überschreitungen von Luftreinhalte-Richtwerten vorliegen.

Eine Checkliste, unter welchen Bedingungen eine Tempo-30-Zone oder streckenbezogene Temporeduzierungen eingeführt werden können, ist im Soforthilfepapier des VCD zu finden (VCD 2018).

Um den motorisierten Verkehr gezielt zu verlangsamen, sind regulative Maßnahmen, wie die Festsetzung von Geschwindigkeitsbegrenzungen, allein aber meist nicht ausreichend. Es muss auch gewährleistet werden, dass die Tempolimits im Alltag eingehalten werden. Deshalb sollten sie je nach ortsspezifischen Gegebenheiten kombiniert werden mit:

- **baulichen Maßnahmen zur Reduzierung der Geschwindigkeit:** Hierzu gehören Aufpflasterungen auf der Straße – sowohl auf der Strecke als auch an Knotenpunkten, Mittelinselfn mit Versätzen, Verengung des Fahrbahnquerschnitts, die Einrichtung von Kreisverkehren sowie eine Neuordnung der Parkflächen. Der bauliche Aufwand und die damit verbundenen Kosten sind je nach gewählter Maßnahme sehr unterschiedlich. Ziel all dieser baulichen Maßnahmen ist es, dass die Fahrer/innen aufgrund der Beschaffenheit der Straße die Geschwindigkeit anpassen müssen bzw. höhere Geschwindigkeiten gar nicht ermöglicht werden.
- **Dialog-Displays:** Durch Lob und Tadel wird den Fahrer/innen angezeigt, ob er/sie sich an die bestehende Geschwindigkeitsbegrenzung hält. Praxis und Evaluation haben gezeigt, dass diese Dialog-Displays «Danke» bzw. «Langsam» effektiver sind als die Anzeige der aktuellen Geschwindigkeit. Die Wirkung wird hier direkt mit Inbetriebnahme erzielt, und es tritt auch kein Gewöhnungseffekt ein (Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft 2009). Die Kosten sind verhältnismäßig niedrig und liegen bei ca. 5.000 Euro (ivm 2014).
- **Kontrolle der Geschwindigkeitsbegrenzungen und Ahndung,** wenn sie nicht eingehalten werden: Durch fest installierte «Starenkästen» oder mobile Geschwindigkeitskontrollen kann man überprüfen, ob die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit eingehalten wird. Bei Überschreitung müssen Fahrer/innen ein entsprechendes Bußgeld zahlen, bei besonders schwerwiegenden Übertretungen werden weitere Sanktionen ausgesprochen. Starenkästen sind allerdings sehr teuer in der Installation, mobile Geschwindigkeitskontrollen brauchen hingegen viel Personal, das häufig nicht vorhanden ist.
- **Shared Spaces:** Der Planungsgrundsatz Shared Space bedeutet eine Verkehrsraumgestaltung, bei der alle Verkehrsteilnehmer/innen gleichberechtigt sind. Nach dem Mischungsprinzip ist Verkehr neben dem Aufenthalt im öffentlichen Raum «eine von vielen Nutzungen» (VCD 2009). Die Verkehrsteilnehmer/innen haben aufeinander zu achten und Rücksicht zu nehmen.

Beispiel: Die erste Tempo-30-Zone Deutschlands in Buxtehude

Im niedersächsischen Buxtehude wurde im Rahmen eines Modellversuchs im Jahr 1983 die erste Tempo-30-Zone in Deutschland eingerichtet – lange bevor sie offiziell in die Straßenverkehrsordnung einging. Ausgangslage war damals, dass es in einem Gebiet, in dem Schulen, Kindergärten und ein Hallenbad lagen, vermehrt zu Unfällen kam. Der Kraftfahrzeugverkehr war dort mit deutlich überhöhten Geschwindigkeiten unterwegs. Daraufhin setzte der damalige Stadtbaurat eine Rechts-vor-links-Regelung durch und veranlasste eine Fahrbahnverengung durch Blumenkübel, die an Straßenränder gesetzt wurden. Die Einführung der Tempo-30-Zone ging mit großen Protesten einher. Als sich die Unfallzahlen jedoch deutlich reduzierten, akzeptierte die Bevölkerung sie zunehmend. Heute gilt im gesamten Stadtgebiet, außer auf den Hauptverkehrsstraßen, Tempo 30 (Reiss 2013). 1990 führte man die Tempo-30-Zone schließlich bundesweit ein und nahm sie dauerhaft in die Straßenverkehrsordnung auf. Dieses Beispiel zeigt, dass mit politischem Willen und Kreativität neue wirkungsvolle Verkehrslösungen entwickelt werden können, auch wenn sie anfänglich auf Protest stoßen. Zunächst waren die Betonkübel in Buxtehude als Modellversuch angelegt, und erst später entwickelte sich hieraus eine dauerhafte Verkehrsberuhigung. Temporäre Maßnahmen können vorteilhaft für eine Entschleunigung sein, und sie können mittelfristig als Dauerlösungen installiert werden.

Beispiel: Umgestaltung der Ortsdurchfahrt in Rudersberg

Rudersberg ist eine Gemeinde im Rems-Murr-Kreis in Baden-Württemberg und hat rund 11.300 Einwohner/innen. Wie viele Klein- und Mittelstädte war auch Rudersberg von hohem Durchgangsverkehr geprägt. Täglich passierten rund 13.000 Fahrzeuge die Ortsmitte. Häufig werden zur Entlastung der Ortsmitte Umgehungsstraßen gebaut, mit der Folge, dass der Verkehr zwar umgeleitet wird, gleichzeitig jedoch die jeweilige Ortsmitte unattraktiver wird: Der Einzelhandel zieht sich häufig zurück, und die Hauptstraßen verweisen und verfallen. Rudersberg hat sich bewusst für eine andere Variante entschieden, denn die Bürger/innen hatten zuvor in einem Bürgerentscheid gegen eine Umgehungsstraße gestimmt.

Um den Verkehr zu beruhigen und die Ortsmitte attraktiver zu machen, hat die Stadtverwaltung die Ortsdurchfahrt auf einer Länge von insgesamt 650 Metern in Anlehnung an das Shared-Space-Konzept umgestaltet. Hierzu wurden unter anderem der überwiegende Teil der Asphaltdecke durch Pflastersteine ersetzt und die vormals zu schmalen Gehwege auf eine Breite zwischen 1,70 Meter und 6,50 Metern erweitert und abgesenkt. Die

Maßnahmen zur Reduzierung der Geschwindigkeit in Freiburg



Oberflächen von Straße und Gehweg sind identisch gestaltet, so dass sie als durchgehende Fläche wahrgenommen werden. Damit die Autofahrer/innen gezwungen sind, langsamer zu fahren, und zur Erhöhung ihrer Aufmerksamkeit hat man an beiden Seiten Straßenleuchten aufgestellt. Sie sind so angeordnet, dass sie den Verkehrsraum für die Autos verengen. Durch diese Umgestaltung ist das Verkehrsaufkommen um rund ein Drittel zurückgegangen. Damit sind auch verkehrsbedingte Luftschadstoffemissionen reduziert worden, und der Straßenverkehrslärm nahm ab. Zudem konnte die Aufenthaltsqualität verbessert werden. Das hat dazu geführt, dass sich Einzelhandelsgeschäfte und Gastronomieangebote entlang des verkehrsberuhigten Bereichs neu ansiedelten (Webseite Ortsmitte Rudersberg).

Auch dieses Praxisbeispiel zeigt, dass es sich lohnt, neue Wege bei der Verkehrs- und Stadtplanung zu gehen. Rudersberg wurde mit dem zweiten Platz des Deutschen Verkehrsplanungspreises 2016 ausgezeichnet und sei ein Vorzeigebispiel. «Eine Umgehungsstraße hätte einen Eingriff in Natur und Landschaft bedeutet, die Menschen wären an Rudersberg vorbeigefahren – und dem Ort wäre so die Chance genommen, mit einer einladenden Geste die Menschen zum Anhalten anzuregen» (Topp o.J. in: Webseite Ortsmitte Rudersberg).

Beispiel: Shared Space in Bohmte

Bohmte liegt im Osten des Landkreises Osnabrück in Niedersachsen und hat etwa 12 700 Einwohner/innen. Bohmte war die erste Gemeinde in Deutschland, in der eine nach Nutzungsarten getrennte Straße nach dem Konzept des *Shared Space* umgestaltet worden ist. Shared Space ist ein raumplanerisches Konzept zur Verkehrsberuhigung. Verkehrsschilder, Bordsteine und Ampeln im Straßenraum werden zugunsten einer gemeinsamen und gleichberechtigten Nutzung des Verkehrsraumes durch alle Verkehrsteilnehmer/innen beseitigt.

Im Bohmte hatte die Bremer Straße als zentrale Verkehrsachse aufgrund von Durchgangs- als auch innerstädtischem Verkehr ein hohes Verkehrsaufkommen von Lkws und Pkws. Die Folge waren erhebliche Emissionen von Luftschadstoffen und Lärm. Das hat die Aufenthaltsqualität entlang der Straße erheblich eingeschränkt. Konventionelle Maßnahmen zur Minderung der Belastungen erzielten keine Wirkung, so dass die Stadt im Jahr 2004 die Idee des Shared Space aufgriff.

Um den motorisierten Verkehr zu entschleunigen, reduzierte man die Fahrbahnbreite. Nach dem Abschluss der Umgestaltung im Jahr 2008 bestand die Straße aus einer rot eingefärbten Asphaltfahrbahn und beidseitig gepflasterten Rad- und Gehwegen. Diese sind niveaugleich mit der Fahrbahn. Vorhandene Ampeln und Verkehrsschilder wurden demontiert. Jetzt müssen alle Verkehrsteilnehmer/innen aufmerksamer beobachten und sich aufeinander abstimmen. Damit ist der Verkehr sicherer geworden. Anwohner/innen sowie Gewerbetreibende vor Ort bestätigen eine Erhöhung der Aufenthaltsqualität. Auch sind die Emissionen verkehrsbedingter Luftschadstoffe und von Verkehrslärm zurückgegangen (Goedejohann 2011).

Literatur und andere Quellen

- Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft (2009): «Lob und Tadel» - Wirkungen von Dialog-Displays. Online verfügbar unter : https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&ved=2ahUKEwih0ujTnPjAhUDIMUKHe1uCW0QFjAAegQIARAC&url=https%3A%2F%2Fudv.de%2Fdownload%2Ffile%2Ffid%2F7863&usg=AOvVaw1_4rU0iy3aFH-pLLi_8D6k4 (Zugriff 30.09.2019)
- Goedejohann, K. (2011): Erfahrungen aus der Modellgemeinde Bohmte. Vortrag im Rahmen der ADAC/UDV-Fachveranstaltung Verkehrsberuhigung in Geschäftsstraßen – Shared Space in der kommunalen Praxis am 01. März 2011. Ohne Ort. Online verfügbar unter: https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&ved=2ahUKEwiKkMuMI9DIAhVN-aQK-HeTlAYoQFjAAegQIAxAC&url=https%3A%2F%2Fm.udv.de%2Fsystem%2Ffiles_force%2Fvortrag_goedejohann_0.pdf%3Fdownload%3D1&usg=AOvVaw1s_FL4iF1LCLnC_Eqn8pjh (Zugriff 01.10.2019)
- ivm GmbH (Hrsg.) (2014): Förderung des Rad- und Fußverkehrs. Kosteneffiziente Maßnahmen im öffentlichen Straßenraum. Online verfügbar unter: https://www.ivm-rheinmain.de/wp-content/uploads/2014/09/Kosteneffizienz-Handbuch_2014.pdf (Zugriff 23.09.2019)
- Monheim, Heiner (2013): Finanzierung der Verkehrssysteme im ÖPNV. In: Stadt Leipzig (2013): Mobilität 2020. Stadtentwicklungsplan Verkehr und öffentlicher Raum. Neun Fachgutachten zur Fortschreibung. Online verfügbar unter: https://static.leipzig.de/fileadmin/mediendatenbank/leipzig-de/Stadt/02.6_Deiz6_Stadtentwicklung_Bau/66_Verkehrs_und_Tiefbauamt/STEP_Broschuere_Fachgutachten.pdf (Zugriff 30.09.2019)
- Reiss, Julia (2013): Als Buxtehude die Tempo-30-Zone erfand. Online verfügbar unter: https://www.welt.de/print/die_welt/hamburg/article122143941/Als-Buxtehude-die-Tempo-30-Zone-erfand.html (Zugriff 30.09.2019)
- Schüller, Hagen (2010): Modelle zur Beschreibung des Geschwindigkeitsverhaltens auf Stadtstraßen und dessen Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit auf Grundlage der Straßengestaltung. Online verfügbar unter: <https://tu-dresden.de/bu/verkehr/ivs/vnm/ressourcen/dateien/institutsschriftenreihe/Heft-12.pdf?lang=de> (Zugriff 30.09.2019)
- Statistisches Bundesamt (2018): Verkehr. Verkehrsunfälle. Fachserie 8 Reihe 7. Online verfügbar unter: https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Verkehrsunfaelle/Publikationen/Downloads-Verkehrsunfaelle/verkehrsunfaelle-jahr-2080700187004.pdf?__blob=publicationFile (Zugriff 30.09.2019)
- VCD (2018): Tempo 30 Soforthilfepapier. Sie wollen Tempo 30? Wir sagen Ihnen, was geht. Online verfügbar unter: https://www.vcd.org/fileadmin/user_upload/Redaktion/Themen/Verkehrssicherheit/Tempo_30/Tempo30_Soforthilfe-Papier_09_2018.pdf (Zugriff 30.09.2019)
- VCD (2009): VCD Position Shared Space. Online verfügbar unter: https://www.vcd.org/fileadmin/user_upload/Redaktion/Publikationsdatenbank/Verkehrsplanung/VCD_Position_Shared_Space_2009.pdf (Zugriff 30.09.2019)
- Webseite Ortsdurchfahrt Rudersberg. Online verfügbar unter: <http://www.ortsdurchfahrt-rudersberg.de/> (Zugriff 30.09.2019)

4 Neuer Raum – Wie Parkraummanagement und Straßenverkehr verbessert werden können

Die Lebensqualität in Städten hängt stark von der Gestaltung und Nutzbarkeit des öffentlichen Raums ab. Dieser umfasst unter anderem Straßen, Wege, Parkplätze, Plätze sowie Grün- und Erholungsflächen und ist in der Stadt begrenzt. Deshalb sind die vielen mitunter konkurrierenden Nutzungsanforderungen gegeneinander abzuwägen.

Besonders viel öffentlicher Raum wird vom motorisierten Individualverkehr beansprucht: durch Straßen und öffentlichen Parkraum. Das Parken von Kraftfahrzeugen ist dabei eine besonders ineffiziente und zudem sozial ungerechte Form der Nutzung (Notz 2017), denn es privilegiert Autobesitzer/innen vor anderen Nutzergruppen. Geparkte Autos sind häufig ein Sicherheitsrisiko: wenn sie auf Geh- und Radwegen sowie Feuerwehrzufahrten stehen oder die Sicht auf querende Fußgänger/innen einschränken. Oft nehmen sie Fußgänger/innen, besonders Kindern, beim Überqueren der Straße die Sicht auf die Fahrbahn. Parkplätze zu bauen und zu erhalten kostet die Allgemeinheit viel Geld. Darüber hinaus verursachen Parksuchverkehre Lärm-, CO₂- und Schadstoffemissionen und vermindern so die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum.

Das Parkraumangebot in einer Stadt und dessen Bewirtschaftung beeinflusst das Verkehrsaufkommen maßgeblich. In Stadtquartieren mit einem hohen Verkehrsaufkommen und einer angespannten Parkplatzsituation kann der Parksuchverkehr abhängig von der Situation vor Ort bis zu 40 Prozent des innerstädtischen Autoverkehrs ausmachen (Siemens 2007). Wenn flächendeckend und konsequent bewirtschaftete Parkplätze in der Stadt bereitgestellt werden, so kann das den Pkw-Verkehr reduzieren, Verdrängungseffekte in benachbarte, nicht bewirtschafteten Bereiche verhindern¹ und bei Durchführung flankierender Maßnahmen zur Verlagerung von Pkw-Verkehren auf den Umweltverbund beitragen. Parkraummanagement umfasst dabei die räumliche Verteilung bewirtschafteter Parkplätze in einer Stadt und den Umfang ihrer Bewirtschaftung.

Die Ausgestaltung des Parkraummanagements fällt in die Verantwortlichkeit der Kommune. Sie ist somit eine Maßnahme, mit der die Kommune direkt auf das Verkehrsaufkommen und die Verkehrsmittelwahl einwirken kann (vgl. Heinrichs et al. 2013). Leider gibt es in den Verwaltungen mitunter zersplitterte Zuständigkeiten für die einzelnen Teilbereiche des Parkraummanagements. Der damit einhergehende Koordinationsaufwand ist groß. Ein einsetzender Wertewandel zumindest in vielen Großstädten verändert jedoch die Einstellung der Menschen zum Pkw-Besitz. Viele wollen auf ein eigenes Fahrzeug zunehmend verzichten, und sie tolerieren regelwidriges Parken immer weniger. Das kann die Ausweitung des Parkraummanagements befördern. Viele Bewohner/innen wünschen sich zunehmend mehr Aufenthaltsflächen und weniger Parkplätze im öffentlichen Raum und drücken das auch aus.

¹ Da die Nutzung öffentlichen Raums zum Abstellen eines Fahrzeugs einer Privatisierung öffentlichen Raums gleichkommt, sollte diese unter keinen Umständen kostenfrei möglich sein.

Andererseits stoßen Maßnahmen wie die Verknappung² und Verteuerung von Parkraum und die räumliche und zeitliche Ausweitung von dessen Bewirtschaftung auch immer wieder auf Widerstände in der Bevölkerung und polarisieren die Kommunalpolitik so stark wie selten eine andere Regelung. Die Einführung eines flächendeckenden Parkraummanagements muss daher auch immer von einer kommunikativen Strategie begleitet werden, die sich inhaltlich mit der Lebensqualität in der Stadt und dem Nutzen öffentlicher Räume für die Allgemeinheit auseinandersetzt.

Zur Steuerung der öffentlichen Parkflächen stehen den Kommunen verschiedene Maßnahmen zur Verfügung. Zentral hierbei ist, dass die Kommunen zunächst ein Parkraummanagement einführen. Damit wird die Parkraumnutzung mittels baulicher, organisatorischer und verkehrsrechtlicher Maßnahmen zeitlich und räumlich beeinflusst (AGFS 2015). Wie Parkraummanagement vor Ort konkret ausgestaltet werden kann, variiert je nach Rahmenbedingungen wie beispielsweise der Größe der Kommune oder der verkehrlichen Situation. Folgende Schritte sollte eine Kommune jedoch unabhängig davon durchführen, wenn sie ein Parkraummanagement etablieren will:

- Das Parkraummanagement sollte in den strategischen Plänen der Kommune verankert werden.
- Das Parkraumkonzept sollte folgende Fragen beantworten: Warum ist eine Bewirtschaftung notwendig? Ist der Parkdruck hoch? Bestehen Konflikte zwischen verschiedenen Nutzer/innengruppen?
- Eine Bestandsanalyse des ruhenden Verkehrs sollte durchgeführt werden: Wo wird wann und wie viel geparkt? In welchen Teilräumen der Stadt ist die Nachfrage nach Parkplätzen höher als das Angebot?
- Die (neu) zu bewirtschaftenden Räume sind festzulegen. Dabei sollten die Anwohner/innen eingebunden werden.
- Die Parkgebühren müssen festgelegt werden: Kommunen in Deutschland dürfen (mit Ausnahme von Bayern, wo eine Gebührenhöchstgrenze gilt) die Höhe der Parkgebühren nach eigenem Ermessen selbst bestimmen.
- Die regelmäßige Überwachung des ruhenden Verkehrs muss sichergestellt werden: Hohe Parkgebühren verleiten vor dem Hintergrund vergleichsweise niedriger Strafen zum illegalen Parken.

Eine umfassende Übersicht der Schritte zu Etablierung und dauerhaftem Betrieb eines Parkraummanagements umfasst der Leitfaden «Parkraummanagement lohnt sich» (Difu 2019). Die folgenden vier Maßnahmen sind zentral, wenn ein Parkraummanagement konzipiert wird:

2 Eine Reduzierung von Parkplätzen im öffentlichen Straßenraum lässt sich verkehrsrechtlich fast ausschließlich aus Gründen der Sicherheit und der Ordnung des Verkehrs durchführen. Andere Belange können nur schwer berücksichtigt werden (vgl. Notz 2017).

■ **Bewirtschaftung von Parkplätzen:** Wenn Kommunen Parkraum bewirtschaften, dann können sie beispielsweise die Zeiträume der Bewirtschaftung, Parkdauer, Parkgebühren und die Nutzungswidmung (welche Fahrzeuge oder welche Personengruppen dürfen die Parkplätze nutzen und welche nicht) festlegen. Bisher beschränkt sich die Parkraumbewirtschaftung in vielen Städten auf die Innenstadtbereiche. Mit einer zunehmenden Distanz zur Innenstadt nehmen kostenlos und ohne zeitliche Beschränkung nutzbare Parkmöglichkeiten im öffentlichen Raum zu. Das kann für Autofahrer/innen ein Anreiz sein, Parkplätze außerhalb der bewirtschafteten Flächen zu suchen, und erhöht möglicherweise wiederum den Parksuchverkehr. Deshalb sollte die Parkraumbewirtschaftung über die Randbereiche der Innenstadt hinaus ausgeweitet und konsequent überwacht werden.³ Evaluierte Fallbeispiele haben gezeigt, dass höhere Parkgebühren einen stärkeren Lenkungseffekt für den Pkw-Verkehr in der Stadt haben als niedrige. In Berlin-Mitte beispielsweise haben sie bewirkt, dass die Parkraumnachfrage im Straßenraum weitgehend konstant blieb oder sogar leicht zurückgegangen ist – trotz gestiegener Beschäftigtenzahlen in den bewirtschafteten Räumen und steigenden Motorisierungsraten (Difu 2009).

■ **Sonderparkberechtigung «Bewohnerparken»:** In Gebieten mit überwiegender Wohnfunktion kann unter bestimmten Voraussetzungen (z. B. Parkdruck, konkurrierende Nutzergruppen oder Belastung der Wohnbevölkerung mit Lärm und Abgasen (Difu 2019)) das sogenannte Bewohnerparken eingeführt werden. Es gilt ein Halteverbot mit Ausnahme von Bewohner/innen mit entsprechenden Parkausweisen. Die Gebühren für das Bewohner/innenparken sind allerdings bundeseinheitlich in der Straßenverkehrsordnung auf max. 30,70 € pro Jahr gedeckelt, daher haben die Kommunen nur eingeschränkte Möglichkeiten zur preislichen Steuerung.

Zur Einführung von Bewohnerparkzonen sind folgende Schritte notwendig:

- Untersuchung der Parksituation und Entwurf eines Bewohnerparkkonzepts
- Kenntnisnahme der Bezirksvertretung über diesen Konzeptentwurf
- Einwohnerversammlung mit der Möglichkeit, dass Einwohner/innen Änderungsvorschläge unterbreiten
- Fertigstellung des Bewohnerparkkonzepts
- Beschluss durch die Bezirksvertretung
- Umsetzung des Anwohnerparkens durch Beschilderung, Markierung und Information der Bewohner/innen
- Kontinuierliche Kontrolle der Parkregelungen und Ahndung von Verstößen

■ **Reduzierung der Anzahl von Parkplätzen:** Bereich Neubau: Kommunen können die Anzahl privater Stellplätze begrenzen. Zwar ist die Pflicht zum Bau von Stellplätzen beim Bau von Wohn- oder Geschäftshäusern in vielen Bundesländern geltendes Recht. In einigen Ländern können aber die Kommunen über ihre Landesbauordnungen in Abhängigkeit der Erschließungsqualität des öffentlichen

3 Beispielsweise in den Niederlanden wird Parkraumbewirtschaftung oft bis nahe an die Stadtgrenze praktiziert.

Personennahverkehrs davon bereits ganz absehen oder die Zahl der bereitzustellenden Stellplätze reduzieren (vgl. Difu 2019). Bereich bestehender Parkraum: Parkraum im öffentlichen Raum kann von der Kommune auch umgewidmet oder reduziert werden. Kommunen dürfen in dem Teil des Straßennetzes, in dem sie selbst Baulastträger⁴ sind, bestimmte Verkehrsarten ausschließen und nur ausgewählte zulassen. Sie dürfen dort Pkw-Stellplätze in Radwege, Fußwege, ÖPNV-Flächen, Stellplätze für Fahrräder oder Aufenthaltsflächen umwidmen sowie verkehrlich begründete Park- und Halteverbotszonen ausweisen und auch so Stellplätze im öffentlichen Raum reduzieren.

- **Überwachung des Parkraums und Ahndung von Verstößen:** In die Zuständigkeit des Amtes für öffentliche Ordnung fällt i. d. R. die Überwachung des ruhenden Verkehrs. Sie umfasst a) die konsequente Ahndung von tariflichen Verstößen gegen die Bewirtschaftung und b) das konsequente Ahnden von illegalem Parken auf dafür nicht vorgesehenen Flächen wie Rad- oder Fußwegen⁵ (vgl. Beispiel «Faires Parken in Karlsruhe»). Nur wenn auch kontrolliert und entsprechend sanktioniert wird, kann sich eine gewünschte Wirkung wie regelkonformes Parken einstellen. Das ist jedoch für die Kommune personal- und zeitintensiv. Wenn es der Kommune ernst mit diesen Maßnahmen ist, müssen die notwendigen Personalstellen geschaffen werden.

Argumentieren und mit Widerständen umgehen

Nur wenige Themen kommunaler Verkehrspolitik werden so kontrovers diskutiert wie das Parkraummanagement. Politiker/innen, die sich in Kommunen für eine Reduzierung des Parkens einsetzen, müssen mit Widerstand aus Teilen der Stadtgesellschaft rechnen. Viele der Argumente, die der kommunalen Politik von Gegner/innen dabei entgegengebracht werden, können jedoch durch Fakten, eine sachliche Argumentation und eine gute Kommunikations- und Öffentlichkeitsarbeit entkräftet werden:

- Es gibt kein gesetzlich verankertes Recht auf kostenloses Parken: Parkplätze sind ein Angebot beziehungsweise eine Leistung, die Kommunen nicht kostenlos bereitstellen müssen (Difu 2019), insbesondere da sie Kosten⁶ erzeugen, die von der Kommune getragen werden.
- Parkgebühren sind gerecht und sozial, denn sie wahren die Interessen der Bürger/innen, die sich keine Automobilität leisten können oder wollen (Difu 2019).

4 NRW-Kommunen können beispielsweise unter <https://www.nwsib-online.nrw.de> prüfen, für welchen Teil des Kreis-, Landes- oder Bundesstraßennetzes auf ihrem Gebiet sie Baulastträger sind.

5 Durch die konsequente Überwachung des ruhenden Verkehrs wird deutlich gemacht, dass insbesondere das Parken auf Flächen, die hierfür nicht vorgesehen sind, eine unter Umständen schwerwiegende Gefährdung der Sicherheit von Menschen darstellen kann (vgl. Notz 2017).

6 Die Baukosten für einen Parkplatz am Straßenrand betragen rund 1.500 Euro, die jährlichen Unterhaltungskosten in Berlin rund 60 Euro (vgl. BBSR 2015 und Notz 2015).



Friedrich-Ebert-Straße in Kassel



11.06.10
Klosterfeld
15.00
Bahnhofplatz
Pyramiden
14.00
Bahnhofplatz
Kessel
12.00
Bahnhofplatz
14.00
Bahnhofplatz

STROBIL
11.06.10
Klosterfeld
15.00
Bahnhofplatz
Pyramiden
14.00
Bahnhofplatz
Kessel
12.00
Bahnhofplatz
14.00
Bahnhofplatz

- Die Einführung von Parkgebühren sensibilisiert für die Belange nachhaltiger Mobilität, denn sie kann einen Umstieg auf klima- und umweltschonendere Fortbewegungsarten bewirken (BMVIT 2015).
- Der Einzelhandel verliert durch die Einführung kostenpflichtiger Parkplätze keine Kundschaft: Viel wichtiger dafür, dass Kund/innen in einem Geschäft einkaufen oder Dienstleistungen in Anspruch nehmen, sind die Aufenthaltsqualität in den Geschäftsbereichen, die Auswahl des Angebotes und die Gestaltung der Geschäfte (IFH 2015).

Beispiel: Die schrittweise Abschaffung von Parkplätzen im öffentlichen Straßenraum in der Kölner Innenstadt

Im Jahr 2016 hat der Rat der Stadt Köln die «Parkraumfreie Zone Innenstadt» beschlossen. Autos, die in die Innenstadt einfahren, sollen dort nicht mehr im Straßenraum, sondern in Parkhäusern parken. Hierzu wird die Zahl der Stellplätze in zwei ausgewiesenen Zonen in der Innenstadt, auf denen ohne Bewohnerparkausweis geparkt werden darf, schrittweise reduziert, und zwar um zehn Prozent pro Jahr. Behindertenparkplätze bleiben erhalten, ebenso vorerst auch Bewohnerparkplätze. Jedoch soll auch das Bewohnerparken mittelfristig in die Parkhäuser verlagert werden. Die dadurch freiwerdenden Parkplätze im Straßenraum sollen zurückgebaut werden. Bisher in erster Linie vom motorisierten Verkehr genutzter Straßenraum soll zu Straßenraum für Fußgänger/innen sowie für den Radverkehr umgestaltet werden. Sind Straßen in den beiden Zonen nicht für die Erreichbarkeit der Parkhäuser nötig, dann werden diese für den Pkw-Verkehr gesperrt und dürfen nur noch von Anlieger/innen genutzt werden.

Beispiel: Von der Verkehrsachse zum Boulevard: Die Friedrich-Ebert-Straße in Kassel

Das Gebiet um die Friedrich-Ebert-Straße grenzt im Westen an die Kasseler Innenstadt. Im Quartier gibt es viele Ladengeschäfte, und es ist ein bedeutender Standort von Arbeitsplätzen, Dienstleistungs- und Gastronomieangeboten. Seit Mitte der 1990er Jahre war eine Zunahme des Leerstandes und der Fluktuation zu beobachten. Das Straßenbild wirkte teilweise vernachlässigt, und die Geschäfte verzeichneten weniger Laufkundschaft. Zudem hatte die Friedrich-Ebert-Straße als breite Verkehrsachse eine Trennwirkung.

Um dieser Entwicklung entgegenzuwirken, ist unter anderem die Verteilung der Verkehrsfläche neu organisiert worden. Die zweite Richtungsfahrbahn hat man zu einer autofreien Promenade umgestaltet. Sie ist Teil einer stadtweiten

Rad- und Fußverkehrsverbindung. Die Gehwege sind verbreitert und separate Radstreifen angelegt worden. Parkstreifen wurden neu geordnet und über 70 Bäume gepflanzt. Diese Aufwertung des öffentlichen Straßenraums hat bewirkt, dass die Nachfrage nach Ladengeschäften und gewerblichen Objekten wieder zunimmt und dass die Leerstände zurückgehen (vgl. www.stadtbauforderung.info).

Beispiel: Faires Parken in Karlsruhe

Selbst in engen Straßen billigte man in Karlsruhe in der Vergangenheit das Parken von Autos auf dem Gehweg weitgehend. Diese Tolerierung erfolgte ungeachtet dessen, dass beispielsweise Fußgänger/innen in diesem Fall auf die Straße ausweichen mussten, und trotz des in der Straßenverkehrsordnung verankerten Verbotes, auf Gehwegen zu parken. Neben der Nichtbeachtung des geltenden Rechts waren es auch zunehmende Widerstände aus der Bürgerschaft und ein Mangel an Barrierefreiheit und Fußverkehrsqualität, die Januar 2019 zum Ende der bisher geduldeten Praxis des Gehwegparkens geführt haben (Kaute 2018).

Seit Januar 2019 darf in Karlsruhe nur noch dort auf dem Gehweg geparkt werden, wo Parkplätze entsprechend abmarkiert sind. Hierzu wurden zunächst in drei exemplarisch untersuchten Stadtteilen entsprechende Parkierungskonzepte erstellt (Stadt Karlsruhe o. J. a und b). Umfangreiche Untersuchungen und Ortsbegehungen mit Bürgervereinen waren dem vorausgegangen. Nur wenn die folgenden Voraussetzungen erfüllt sind, können Parkflächen auf dem Gehweg freigegeben werden:

- Mindestmaß der Restfahrgasse: 3,50 Meter (keinesfalls weniger als 3,10 Meter)
- Höchstmaß für Breite eines parkenden Fahrzeugs: 2 Meter
- Mindestmaß für Gehwegrestfläche: 1,60 Meter
- Höchstmaß für Parkfläche auf dem Gehweg: 0,5 Meter (Stadt Karlsruhe 2016)

Wenn dies nicht der Fall ist, ist das Parken auf Gehwegen nicht erlaubt und wird entsprechend geahndet.

Eine personelle Ausweitung der Überwachung des neu geregelten ruhenden Verkehrs ist nach Aussage des Presse- und Informationsamtes der Stadt Karlsruhe nicht erfolgt. Vielmehr werde im Rahmen der üblichen Kontrollen das Gehwegparken nun mit kontrolliert (Kaute 2019).

Um die Bürger/innen für die Belange des fairen Parkens zu sensibilisieren und sie gleichzeitig in die Lage zu versetzen, selbst aktiv zu werden, hat die Stadt

die Broschüre «Faires Parken in Karlsruhe – Ein Leitfaden für die Bürgervertretungen» erstellt. Sie liefert unter anderem eine Anleitung für Bürgerinnen und Bürger, vor Ortselbst zu untersuchen, ob Gehwegparken in Zukunft geahndet werden soll oder in Ausnahmefällen genehmigt werden wird. Das «faire Parken» in Karlsruhe ist somit in erster Linie ein Beispiel für gelungene Beteiligung, aber auch Kommunikation: Die Verwaltung begründet sachlich und nachvollziehbar, warum eine zu kulante Haltung gegenüber illegalem Parken geändert werden musste und dass es «keinen Rechtsanspruch auf kostenloses Parken im öffentlichen Raum gibt».

In Karlsruhe darf man sein Auto nur noch auf abmarkierten Parkplätzen abstellen.



Literatur und andere Quellen

- AGFS (2015): Parken ohne Ende? Eine AGFS-Broschüre zum Thema Nahmobilität und Autoparken. Online verfügbar unter: https://www.agfs-nrw.de/fileadmin/user_upload/parkraum_brosch_2015_WEB.pdf (Zugriff 2.11.2019)
- Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) (2015): Untersuchung von Stellplatzsätzen und Empfehlungen für Kostensenkungen unter Beachtung moderner Mobilitätskonzepte. Endbericht. Berlin.
- Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) (2015): Österreich unterwegs 2013/2014. Ergebnisbericht zur österreichweiten Mobilitätsbefragung «Österreich unterwegs 2013/2014». Wien. Online verfügbar unter: https://www.bmvit.gv.at/verkehr/gesamtverkehr/statistik/oesterreich_unterwegs/downloads/oeu_2013-2014_Ergebnisbericht.pdf (Zugriff 2.11.2019)
- Deutsches Institut für Urbanistik (Difu) (2009): Einfach Parken. Ergebnisbericht zum Arbeitspaket 5 im Forschungs- und Entwicklungsvorhaben «ParkenBerlin». Berlin. Online verfügbar unter: https://difu.de/sites/difu.de/files/bericht_difu_einfach-parken_1.pdf (Zugriff 2.11.2019)
- Deutsches Institut für Urbanistik (Difu) (2019): Parkraummanagement lohnt sich. Leitfaden für Kommunikation und Verwaltungspraxis. Berlin. Online verfügbar unter: https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2017/Parkraummanagement/Parkraummanagement-lohnt-sich_Agora-Verkehrswende_web.pdf (Zugriff 01.10.2019)
- Heinrichs, E. Horn, B., Krey, J. (2013): Parkraumbewirtschaftung in Deutschland: eine Standortbestimmung. In: Städtetag aktuell 07/2013, S. 10-11.
- IFH (2015): Vitale Innenstädte. Ergebnispräsentation der bundesweiten Befragung von über 33.000 Innenstadtbesuchern - Pressekonferenz vom 27.01.2015. Online verfügbar unter: https://www.bcsd.de/media/vitale_innenst__dte_ergebnispr__sentation_pressekonferenz_27.01.2015.pdf (Zugriff 2.11.2019)
- Kaute, Florian (2019): Seit einer Woche wird Gehwegparken geahndet: Einige sprechen von «unfairen Kontrollen», Stadt sieht erste Erfolge - «Beschwerden nur zum Teil beleidigend». Online verfügbar unter: <https://www.ka-news.de/region/karlsruhe/parken-karlsruhe./Seit-einer-Woche-wird-Gehwegparken-geahndet-Einige-sprechen-von-unfairen-Kontrollen-Stadt-sieht-erste-Erfolge-Beschwerden-nur-zum-Teil-beleidigend;art6066,2330940> (Zugriff 2.11.2019)
- Kaute, Florian (2018): Ende des illegalen Gehwegparkens in Karlsruhe naht: «Es hat einfach Überhand genommen!». Online verfügbar unter: <https://www.ka-news.de/region/karlsruhe/parken-karlsruhe./Ende-des-illegalen-Gehwegparkens-in-Karlsruhe-naht-Es-hat-einfach-UEberhand-genommen;art6066,2320571> (Zugriff 2.11.2019)
- Notz, J. (2015): Öffentlicher Raum zum privaten Parken. Eine Analyse der Bereitstellung öffentlicher städtischer Straßenräume für ruhenden KFZ-Verkehr vor dem Hintergrund gesellschaftlicher Anforderungen und institutioneller Rahmenbedingungen. Masterarbeit am Fachgebiet für Integrierte Verkehrsplanung; Technische Universität Berlin. Berlin.
- Notz, J. (2017): Die Privatisierung öffentlichen Raums durch parkende Kfz. Diskussionspapier der TU Berlin. Berlin. Online verfügbar unter: https://www.ivp.tu-berlin.de/fileadmin/fg93/Dokumente/Discussion_Paper/DP10_Notz_Privatisierung_%C3%B6ffentlichen_Raums_durch_parkende_Kfz.pdf (Zugriff 01.10.2019)
- Siemens AG (2007): Intelligente Lösungen für das Thema «Parken». München. Online verfügbar unter www.mobility.siemens.com
- Stadt Karlsruhe (2016): Faires Parken in Karlsruhe - Ein Leitfaden für die Bürgervertretungen. Karlsruhe. Online verfügbar unter: www.karlsruhe.de
- Stadt Karlsruhe (o.J.a): Gehwegparken / Faires Parken in Karlsruhe. Online verfügbar unter: <https://www.karlsruhe.de/b3/verkehr/automobil/gehwegparken.de> (Zugriff 2.11.2019)
- Stadt Karlsruhe (o.J.b): Pilotprojekt zum Gehwegparken. Online verfügbar unter: <https://www.karlsruhe.de/b3/verkehr/automobil/gehwegparken/pilotprojekt.de> (Zugriff 2.11.2019)
- www.staedtebaufoerderung.info (Zugriff 2.11.2019)

5 Alleskönner ÖPNV – Wie man das Rückgrat des Umweltverbundes attraktiver macht

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) bildet das Rückgrat des Umweltverbundes in den Kommunen. Wo er gut ausgebaut ist, ermöglicht er schnelle, verlässliche und barrierefreie Mobilität für alle. In Großstädten und dicht besiedelten Räumen macht vielfach ein qualitativ hochwertiges, engmaschiges und dicht getaktetes Netz aus S-Bahnen, Stadt- und Straßenbahnen sowie Bussen die Nutzung des öffentlichen Verkehrs attraktiv. In vielen ländlichen Räumen und kleinen oder mittleren Städten sind die Mobilitätschancen für Menschen ohne Auto dagegen oftmals schlecht. Die ländlichen Räume in Deutschland sind dabei nicht homogen: Sie unterscheiden sich untereinander mit Blick auf ihre räumliche Lage, die Raumstruktur und die zu beobachtenden demografischen Prozesse.

Ländliche Räume und somit auch die in ihnen liegenden Städte in Deutschland sind somit geprägt durch das Nebeneinander von schrumpfenden, stabilen und wachsenden, von verhältnismäßig zentralen und gut erschlossenen und von peripheren Räumen. Sie wachsen dort, wo es gute Anbindungen an Ballungsräume mit gut bezahlten Arbeitsplätzen gibt, und schrumpfen dort, wo dies nicht der Fall ist. Insbesondere in strukturschwachen, schrumpfenden oder peripher gelegenen Gebieten stellt diese Entwicklung hohe Anforderungen an ein qualitativ hochwertiges und dabei nachhaltiges Angebot öffentlicher Verkehrsmittel – insbesondere, da der finanzielle Spielraum dieser Kommunen oftmals eingeschränkt ist. Nicht alle Kommunen werden daher die Möglichkeit haben, eigene, unter Umständen kostenintensive ÖPNV-Angebote zu entwickeln und zu betreiben. Diese Kommunen werden den Schwerpunkt darauf legen müssen, die Nutzbarkeit des regionalen ÖPNV-Angebotes durch ihre Bürgerinnen und Bürger auf andere Weise zu erhöhen.

Eines jedoch haben alle ländlichen Räume gemeinsam: Kann der ÖPNV für deutlich mehr Wege genutzt und mit anderen Verkehrsmitteln gut verknüpft werden, ist es möglich (wenn auch nicht überall in gleichem Umfang), so die Abhängigkeit der Menschen vom Auto zu reduzieren (vgl. Heinrich-Böll-Stiftung 2019). Öffentliche Verkehrsmittel sind in ländlichen Räumen der zentrale Baustein einer auf Nachhaltigkeit abzielenden Verkehrswende.

Warum kommunale Politik im ländlichen Raum aktiv werden muss

Die Sicherung der Mobilität der Bürgerinnen und Bürger ist teilweise sehr kostenintensiv, gleichzeitig haben viele Kommunen nur geringe finanzielle Handlungsspielräume. Bislang nutzt in ländlichen Räumen und vielen kleinen und mittleren Städten die Mehrzahl der Menschen das eigene Auto. Wie oft sie davon Gebrauch machen, ist davon abhängig, ob und in welcher Form es Alternativen zum Auto gibt. Vielerorts ist jedoch auch eine Mobilität ohne Auto möglich, da viele Wege zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt werden können und Stadtbusse für längere Wege oder als Zubringer zu Regionalbussen oder zur Eisenbahn vorhanden sind (ebd.). Dass öffentliche Verkehrsmittel durch die kommunale Ebene gefördert werden, ist sowohl aus

Sicht des Umwelt- und Klimaschutzes als auch mit Blick auf die Daseinsvorsorge zentral.⁷ Mobilität ist einer der wesentlichen Faktoren für Lebensqualität in ländlichen Räumen, der Einfluss von dortigen Städten und Gemeinden auf das überregionale ÖPNV-Angebot aber begrenzt. Lediglich die Landkreise haben Planungskompetenzen. Die Kommunen können jedoch die lokalen Mobilitätsangebote für ihre Bürgerinnen und Bürger direkt steuern.

Die ÖPNV-Planung: Zuständigkeiten im Mehrebenensystem

Die ÖPNV-Planung ist im politischen Mehrebenensystem der Bundes-, Landes-, regionalen und Kommunalpolitik von klar zugeordneten Zuständigkeiten sowie von politischen wie planerischen Handlungskompetenzen gekennzeichnet. Jeder Ebene sind dabei bestimmte Aufgaben zugewiesen.

Beispielsweise finanziert die Bundesebene mit ihren Regionalisierungsmitteln den Nahverkehr auf der Schiene mit. Wie die Gelder letztlich verwendet werden, wie der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) auf Landesebene bereitgestellt wird, entscheiden jedoch die Bundesländer. Deren Aufgabe ist auch die Finanzierung des straßengebundenen ÖPNV. Zuständig für die Planung, Organisation und Ausgestaltung von ÖPNV und SPNV ist die Landesebene.

Die Landkreise und kreisfreien Städte sind als ÖPNV-Aufgabenträger für die Organisation und Finanzierung des ÖPNVs in einer Region verantwortlich, wobei sich oftmals mehrere Landkreise und kreisfreie Städte zu Verkehrsverbünden zusammenschließen. Sie verfügen eher über die notwendige Expertise, um an die jeweiligen Rahmenbedingungen angepasste Mobilitätsangebote zu entwickeln und umzusetzen. Aufgabe der Planung in den Kommunen ist die Organisation vor Ort. Dies bedeutet, auf Kreisebene organisierte regionale ÖPNV-Angebote mit den baulichen und organisatorischen Gegebenheiten vor Ort zu verknüpfen und reibungslose Umstiege auch auf Mobilitätsangebote, die den ÖPNV ergänzen, sicherzustellen.

7 Das im Grundgesetz festgeschriebene Leitbild der gleichwertigen Lebensbedingungen in allen Landesteilen, im Raumordnungsgesetz definiert als *die Versorgung mit Dienstleistungen und Infrastrukturen der Daseinsvorsorge, insbesondere der Erreichbarkeit von Einrichtungen und Angeboten der Grundversorgung für alle Bevölkerungsgruppen*, ist zunehmend schwerer zu erreichen (vgl. Deutscher Bundestag 2017).

Der ÖPNV in der Region und seine Bedeutung für nachhaltige Mobilität in der Kommune

Ein funktionierender ÖPNV ist in ländlichen Räumen Voraussetzung dafür, dass auch andere Alternativen zum Auto funktionieren (vgl. Monheim, Hüsler 2015), denn konventionelle ÖPNV-Angebote sind zentraler und oftmals unverzichtbarer Baustein von Intermodalität. Damit der öffentliche Personennahverkehr in der Fläche eine wirklich attraktive und funktionierende Alternative zur Pkw-Mobilität sein kann, müssen bestimmte Anforderungen erfüllt sein:

- Einführung eines integralen oder integrierten Taktfahrplans (ITF): Beim ITF wird nicht für jede Linie einzeln geplant, sondern die Fahrpläne unterschiedlicher Bahn- und Buslinien werden integriert betrachtet und in bestimmten Takten (meist mindestens ein Anschluss pro Stunde) aufeinander abgestimmt. Das Ziel des ITF ist ein flächendeckendes Angebot, in dem an allen Umsteigepunkten die Anschlüsse optimiert sind (vgl. <https://www.zukunft-mobilitaet.net/42868/analyse/integraler-taktfahrplan-itf-schweiz-deutschland-deutschlandtakt-umsetzbarkeit-konzept/>).
- Taktfahrpläne auf möglichst allen Linien: Einrichtung eines 30-Minuten-, Stunden- oder Zweistundentaktes.
- Ausrichtung möglichst aller Fahrpläne an zentralen Umsteigepunkten.
- Differenzierung des Liniennetzes auf Basis der Nachfrage: häufige und schnelle Verbindungen auf Linien mit hoher Nachfrage, ein Basisangebot auf nachfrageärmeren Verbindungen.

Handlungsmöglichkeiten der Kreisebene

Die Kreisebene ist zuständig für die qualitative und quantitative Ausgestaltung des ÖPNV-Angebotes im Kreis und in den kreisangehörigen Städten. Sie kann dessen Niveau also unmittelbar verbessern und Barrieren abbauen. So können die Verkehrsunternehmen bisherige Nutzerinnen und Nutzer dauerhaft binden und neue Nutzerinnen und Nutzer gewinnen. Geeignete Maßnahmen sind dabei baulicher, fahrzeugtechnischer und organisatorischer Art, wie beispielsweise barrierefreie und leicht aus dem Straßenraum erreichbare Bahn- und Bussteige, der Einsatz komfortabler Fahrzeuge und Echtzeitinformationssysteme über Anschluss- oder Umsteigemöglichkeiten.

Werden mehr Fahrten im bestehenden Liniennetz angeboten, die Betriebszeiten ausgeweitet, zusätzliche Haltestellen und neue Linien eingerichtet, kann ein Kreis als Aufgabenträger ebenfalls neue Fahrgäste gewinnen.

Das wesentliche Ziel der ÖPNV-Planung des Kreises sollte es sein, gute Umsteigemöglichkeiten mit kurzen Übergangszeiten zum überregionalen oder lokalen Busverkehr oder zur Schiene sicherzustellen. Der Kreis muss somit seine ÖPNV-Planung mit der übergeordneten Planung der Region beziehungsweise des Verkehrsverbundes abstimmen.

Handlungsmöglichkeiten der Kommunen

In der Regel ist nicht die einzelne Gemeinde im ländlichen Raum, sondern der Landkreis der ÖPNV-Aufgabenträger. Diesem fehlt jedoch oftmals das spezielle Wissen zu den räumlich verteilten Mobilitätsbedürfnissen und -möglichkeiten innerhalb der kreisangehörigen Städte (vgl. Heinrich-Böll-Stiftung 2019). Daraus ergeben sich für die Kommunen im Kreis im Rahmen der ÖPNV-Planung zwei Aufgaben. Zum einen sollten sie dem Kreis mitteilen, wie die Verkehrssituation vor Ort aussieht. Dann kann dieser in seinen Planungen berücksichtigen, was spezifisch notwendig ist. Zum anderen sollte der Kreis über die Planung der ÖPNV-Verbindungen vor Ort informiert werden. Das sind solche, die keine direkte überregionale Bedeutung haben, sondern der Erschließung des Stadtgebietes oder als Zu- oder Abbringer des regionalen ÖPNV-Angebotes dienen. Je nach finanziellen Handlungsmöglichkeiten der Kommune bieten sich verschiedene Wege an:

Einrichtung eines Stadtbussystems

Die Einrichtung eines Stadt- oder Ortsbussystems, das in Eigenregie von der Kommune betrieben wird, kann ein bereits vorhandenes und eher auf regionale als auf innerörtliche Verkehrsbedürfnisse ausgerichtetes ÖPNV-Angebot ergänzen. Das können beispielsweise Zu- oder Abbringer sein. Ein Stadtbus kann jedoch auch die ÖPNV-Erschließung innerhalb des Stadtgebietes verbessern oder die Anbindung peripherer Ortsteile an die Kernstadt gewährleisten. Stadtbusse sind somit im Gegensatz zum regionalen ÖPNV viel stärker auf innerstädtische Mobilitätsbedürfnisse zugeschnitten. Die Kommune bestellt den Stadtbus in der Regel beim Aufgabenträger und trägt die Kosten für den Betrieb des Angebotes selbst.⁸

Wenn die Kommune ein Ortsbussystem einführen will, sind die ersten Umsetzungsschritte folgende:

- Grundsatzbeschluss der politischen Gremien zu dessen Einführung.
- Bestandserhebung und -analyse des ÖPNV-Angebotes, um zu erfassen, inwiefern die verschiedenen Teilräume des Stadtgebietes erschlossen sind. Sie können beispielsweise im Rahmen der Erstellung oder Fortschreibung eines Verkehrsentwicklungsplans, eines Nahverkehrsplans oder eines Stadtentwicklungskonzeptes durchgeführt werden und folgende Fragen vertiefen: Wie sind die jeweiligen Nutzungsbedingungen für Alternativen zum Auto? Welche Mobilitätsbedürfnisse bestehen, und wie gut kann diesen mit Alternativen zum Auto entsprochen werden?
- Entwicklung eines bedarfsgerechten Liniennetzes: Je nachdem, welche Bedarfe beziehungsweise Defizite im ÖPNV bestehen, werden Linienführungen und Standorte von Haltestellen entwickelt.

⁸ Gute Beispiele für attraktive Stadtbussysteme sind beispielsweise jene in den nordrhein-westfälischen Städten Rheine, Bocholt oder Lemgo.

Eine differenzierte Darstellung der zur Planung, zum Betrieb und zur Finanzierung von Stadtbusangeboten notwendigen Arbeitsschritte ist beispielsweise im Infoportal mobil.nrw (vgl. <https://infoportal.mobil.nrw/projekte/stadtbust.html>) oder in der vom nordrhein-westfälischen Verkehrsministerium erstellten Broschüre «Busverkehr in Klein- und Mittelstädten. Neue Chancen für den Bus» (vgl. Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Technologie und Verkehr 1999) zu finden.

Inzwischen existieren in vielen ländlichen Räumen flexible ÖPNV-Angebote wie beispielsweise der Rufbus. Er verkehrt wie ein konventioneller Linienbus haltestellengebunden nach Fahrplan auf einem festen Linienweg. Eine Fahrt des Rufbusses erfolgt jedoch nur dann, wenn ein Fahrgast vor der planmäßigen Fahrt seinen Fahrtwunsch angemeldet hat. Die große Stärke des Rufbusses ist der vergleichsweise einfache Umstieg vom konventionellen Linienverkehr zum Rufbus und bei Bedarf auch wieder vom Rufbus zurück zum konventionellen Angebot. Ebenfalls flexibel ist das Anrufsammeltaxi. Wie der Rufbus verkehrt es fahrplangebunden und nur dann, wenn ein Fahrtwunsch angemeldet ist. Die Fahrt erfolgt von Bedarfshaltestellen oder konventionellen Haltestellen zur Haustür. Der Vorzug des Anrufsammeltaxis aus Sicht des Fahrgastes ist es, dass es direkt bis zur Haustür fahren kann, also gegenüber dem konventionellen Linienverkehr viel komfortabler ist (vgl. BMVBS/BBSR 2009). Auch der Komfort der Buchung solcher Angebote kann heute erhöht werden – die digitale Vernetzung macht es möglich. Eine Buchung erfolgt dann nicht mehr allein telefonisch, sondern auch per Smartphone-App.

Flexible ÖPNV-Angebote können auf verschiedenen Wegen finanziert werden, was oftmals sehr individuell gestaltet ist. Dabei spielen die Kreise meist eine zentrale Rolle. Auch ausschließlich eine Gemeinde oder gemeinsam Kreis und kreisangehörige Gemeinde übernehmen in der Praxis die Finanzierung.⁹

On-Demand-Angebote

Die Feinverteilung beziehungsweise die Anbindung des lokalen Linienverkehrs aus der Fläche erfolgt durch räumlich und zeitlich flexible Mobilitätsangebote. Sie sind nachfragegesteuert und machen es den Nutzerinnen und Nutzern im Gegensatz zum angebotsorientierten linien- und fahrplangebundenen ÖPNV und SPNV möglich, den Start- und Zielpunkt ihrer Fahrt sowie die gewünschte Abfahrts- oder Ankunftszeit in der Regel weitestgehend selbst zu bestimmen. Beispiele für diese Mobility on demand (Mobilität auf Abruf) sind unter anderem Peer-to-peer-Sharing-Angebote (zwischen Privatpersonen geteilte und von Dritten (online) vermittelte Nutzung) und betreiber-gestützte Ride-Sharing-Angebote (gemeinsame Nutzung eines Fahrzeuges für den Transport von Personen) (vgl. Beitrag «Einfach von hier nach da - Geteilte und vernetzte Mobilität im Umweltverbund»).

⁹ Dies hat eine vertiefende Analyse von flexiblen Angeboten im Rahmen der Erstellung des Handbuchs ergeben (vgl. BMVBS/BBSR 2009).

Errichtung von Mobilstationen

Fehlen der Kommune die finanziellen Mittel zur Einrichtung eines Stadtbusangebotes, kann sie mit einer Mobilstation zur Verknüpfung des regionalen ÖPNV-Angebots beitragen.¹⁰

Beispiel: Das Schnellbus-Angebot im Münsterland

Schnellbusse bieten eine direkte Verbindung aus ländlichen Regionen in urbane Ballungszentren. Sie werden oftmals dort eingesetzt, wo zügige Schienenverbindungen fehlen. So ist der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in der Region teils nur gering ausgebaut – oftmals nur einspurig und nicht elektrifiziert – (vgl. Wuppertal Institut 2017) und damit in vielen Teilräumen des Münsterlandes keine attraktive Alternative zum Auto. Diese bieten Schnellbusse, die die Regionalverkehr Münsterland GmbH (RVM) betreibt. Zwar bedienen die Schnellbusse im Münsterland auch die regionalen SPNV-Haltestellen, in erster Linie jedoch fahren sie ohne Umwege aus den Teilräumen des Münsterlandes, in denen die SPNV-Anbindung schlecht ist oder völlig fehlt, direkt nach Münster. Um die Verlagerung des Pkw-Verkehrs auf das Angebot von Schnellbussen zusätzlich zu fördern, sind die Busse besonders komfortabel ausgestattet, bieten einen guten Service und sind schnell.

Beispiel: Muldental in Fahrt

Der Mitteldeutsche Verkehrsverbund (MDV) realisiert derzeit das Modellvorhaben «Muldental in Fahrt». Durch die qualitative und quantitative Verbesserung des bestehenden ÖPNV-Angebotes in den Städten Bad Lausick, Brandis, Colditz und Grimma im Landkreis Leipzig soll den dort lebenden Menschen die Mobilität erleichtert werden. Erreicht werden soll dies insbesondere indem peripher gelegene Ortsteile zunehmend durch den ÖPNV erschlossen werden, mehr Angebote in nachfrageschwächeren Zeiten gemacht und ÖPNV und SPNV besser verknüpft werden.

In einem ersten Schritt wurden im Jahr 2016 zwei neue Buslinien eingerichtet und bestehende Linien optimiert. Unter anderem weitete man Betriebszeiten aus, optimierte die Anbindung an den SPNV und an relevante Ziele. Im Jahr 2017 ist ein vertaktetes Angebot von Regionalbuslinien eingerichtet worden, mit

10 Diese Angebote können beispielsweise Car oder Bike Sharing-Angebote, Ride Sharing oder Ride Hailing-Angebote sein. Kommunale Handlungsmöglichkeiten zur Etablierung solcher Angebote sind im Beitrag 6 «Einfach von hier nach da - Geteilte und vernetzte Mobilität im Umweltverbund» dargestellt

SchnellBus Münster



Foto: teamfoto Marquardt, Lüdinghausen

PlusBus im Hohen Fläming



Foto: VBB

dem ebenfalls die Verknüpfung von Bus- und Schienenverkehr verbessert werden konnte.

In der nächsten Umsetzungsstufe ist ab Dezember 2019 vorgesehen, Stadtbusangebote in Bad Lausick und Brandis einzuführen. Die Stadtbusse sollen zum einen die Feinerschließung innerhalb der Kernstädte sicherstellen und zudem Ortsteile abseits der Kernstädte an diese anbinden.

Beispiel: Der PlusBus im Raum Leipzig und im Hohen Fläming

Ebenfalls der Mitteldeutsche Verkehrsverbund (MDV) entwickelte im Jahr 2010 das Konzept PlusBus und setzte es 2013 erstmalig im Raum Leipzig um. Es sah mindestens eine Busverbindung pro Stunde an jedem Ort vor, auch am Abend und etwas reduziert am Wochenende – und eine weitere Verbindung von jedem Zielort mit dem Bus oder der Bahn. Im Raum Leipzig konnte dadurch die Auslastung der Busse um 18 Prozent gesteigert werden. Charakteristisch für das PlusBus-Angebot sind lange Bedienzeiten am Tag, eine kurze Taktung, kurze Umstiegs- beziehungsweise Übergangszeiten vom Bus auf die Eisenbahn, ein hoher Beförderungskomfort beispielsweise durch kostenloses WLAN in den Bussen und eine hohe Reisegeschwindigkeit durch Bevorrechtigung an Lichtsignalanlagen sowie die Möglichkeit zur Nutzung von Busspuren (vgl. Zistel 2018). Andere Verkehrsunternehmen übernahmen das Konzept, zum Beispiel der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg beim PlusBus Hoher Fläming im brandenburgischen Landkreis Potsdam-Mittelmark. Zwei Jahre nach der Einführung des Angebots war das Fahrgastaufkommen gegenüber dem früheren Angebot ganz erheblich gewachsen – im Durchschnitt um rund zehn Prozent, an den Bahnhöfen sogar um bis zu 37 Prozent. An den Haltepunkten des Schienenverkehrs, die vom PlusBus bedient werden, hat sich die Zahl der Umsteiger vor allem durch Berufspendlerinnen und -pendler verdoppelt. Auch in den Tagesrandzeiten und den Schwachlastzeiten am Vormittag sind die Fahrgastzahlen gestiegen.

Beispiel: Flexible ÖPNV-Angebote – Der Rufbus

Flexible Angebote werden meist dort eingesetzt, wo die Zahl von Fahrgästen für den wirtschaftlich tragfähigen Betrieb konventioneller Art nicht (mehr) ausreicht. Erfolgreiches Beispiel eines flexiblen Angebotes ist der im Kreis Heinsberg betriebene MultiBus. Dieser wurde im Jahr 2003 eingeführt, um die Mobilitätsdefizite von Kindern, Jugendlichen, Familien und Senioren zu mindern (vgl. Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung 2009).

Der MultiBus hat keine festgelegte Fahrstrecke und keinen Fahrplan. Eine Fahrt wird auch hier nur durchgeführt, wenn im Vorfeld ein Fahrtwunsch angemeldet wurde. Der Zustieg erfolgt an einer definierten Haltestelle, der Ausstieg jedoch ist nicht an eine Haltestelle gebunden und kann an jedem beliebigen Ort innerhalb des Bediengebietes erfolgen, sofern dieser Ort vom Bus angefahren werden kann. Ursprünglich war geplant, dass der MultiBus die Fahrgäste an deren Haustür abholen könne. Dies war jedoch genehmigungsrechtlich nicht möglich. Stattdessen ist ein engmaschiges und fast an eine Haustürbedienung heranreichendes Haltestellennetz eingerichtet worden (vgl. ebd.).

Aachener Bus



Literatur und andere Quellen

- Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS)/ Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) (2009): Handbuch zur Planung flexibler Bedienungsformen im ÖPNV, Ein Beitrag zur Sicherung der Daseinsvorsorge in nachfrageschwachen Räumen. Berlin/ Bonn. Online verfügbar unter: www.bbsr.bund.de
- Heinrich-Böll-Stiftung (2019): Umweltfreundlich mobil in ländlichen Räumen – Stellschrauben für eine flächendeckende Verkehrswende. Berlin.
- Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Technologie und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (1999): Busverkehre in Klein- und Mittelstädten. Neue Chancen für den Bus. Düsseldorf. Online verfügbar unter: https://infoportal.mobil.nrw/fileadmin/02_Wiki_Seite/03_Projekte/04_Stadtbus/publikationen_1_PDF_d.pdf (Zugriff 2.11.2019)
- Monheim, H.; Hüsler, W. (2015): Ist-Zustand Angebot und Nachfrage. Trier.
- Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie (2017): Mobilität 2050 in Münster. Unveröffentlichter Endbericht. Wuppertal.
- Zistel, M. (2018): ÖPNV in ländlichen Räumen - vom Stiefkind zur Schlüsselinfrastruktur. Vortrag im Rahmen des 12. Deutschen Nahverkehrstags in Koblenz am 25. April 2018.
- <https://infoportal.mobil.nrw/projekte/stadtbus.html> (Zugriff 2.11.2019)
- www.zukunft-mobilitaet.net/42868/analyse/integraler-taktfahrplan-itf-schweiz-deutschland-deutschlandtakt-umsetzbarkeit-konzept/ (Zugriff 2.11.2019)

6 Einfach von hier nach da – Geteilte und vernetzte Mobilität im Umweltverbund

Geteilte und vernetzte Mobilität erleben in den letzten Jahren einen Aufschwung. Hierfür gibt es mehrere Gründe. Zum einen haben sich die Mobilitätsbedürfnisse gewandelt: Immer mehr Menschen nutzen verschiedene Verkehrsmittel und kombinieren diese. Insbesondere für junge Menschen nimmt der Besitz eines eigenen Autos nicht mehr den Stellenwert ein, wie dies früher der Fall war (Bratzel 2018); außerdem machen junge Menschen seltener einen Führerschein (KBA 2019). Zum anderen ist dieser Wandel der Mobilitätskultur auch dadurch gefördert worden, dass eine Vielzahl von Sharing-Angeboten geschaffen wurde: stationsbasiertes Carsharing oder die neuere Free-Floating-Variante, Fahrradverleihsysteme, geteilte E-Roller und Fahrdienste (Difu 2019).

Angebote geteilter und vernetzter Mobilität sind aber auch für kleinere Kommunen wichtig, um die Verkehrswende voranzubringen. Denn um einen Umstieg vom Auto auf den Umweltverbund attraktiv zu machen, muss nicht nur jedes einzelne dieser Verkehrsmittel nutzerfreundlich und zuverlässig zur Verfügung stehen. Darüber hinaus ist eine Verknüpfung aus Fuß- und Radverkehr, öffentlichem Verkehr und geteilten Mobilitätsangeboten wie Carsharing, Fahrradverleihsysteme und Ride-Sharing notwendig, um eine attraktive Alternative zur Fahrt mit dem eigenen Auto anzubieten.

Die Mobilitätsbedürfnisse eines jeden Menschen unterscheiden sich je nach Anlass. *Intermodalität* bedeutet, dass auf *einem* Weg verschiedene Verkehrsmittel kombiniert genutzt werden. Das kann etwa heißen, mit dem Rad (oder mit dem Auto) zum Busbahnhof oder zur S-Bahnstation zu fahren und an der Zielhaltestelle einen E-Roller zu nutzen, um die letzte Meile bis zum Ziel schneller zurücklegen zu können. Dagegen bezeichnet der Begriff *Multimodalität* die Verwendung unterschiedlicher Verkehrsmittel auf verschiedenen Wegen. Diese multimodale Mobilität wird erleichtert, wenn die Nutzer/innen einfachen Zugang zu den verschiedenen Optionen haben.

Ein konsequent multi- und intermodal vernetztes Mobilitätsangebot versteht Mobilität als Dienstleistung dafür, zuverlässig von A nach B zu gelangen – und nicht als einzelnes Verkehrsmittelangebot. Durch die Kombination der spezifischen Vorteile lassen sich mitunter auch Zeit- und Kostenvorteile gegenüber dem Pkw erschließen.

Konkret bedeutet die Systemintegration des Umweltverbundes insbesondere die Verknüpfung von Sharing-Mobilität und nichtmotorisiertem Verkehr mit dem Öffentlichen Verkehr – der ÖPNV bietet hierbei das Rückgrat. Somit handelt es sich bei der Integration dieser Angebote mit dem ÖPNV um eine Aufgabe, die auf Ebene der Städte, Gemeinden und Kreise angesiedelt ist (KCW et al. 2017a).

Eine Herausforderung bei der Schaffung solcher Angebote besteht insbesondere für mittlere und kleine Kommunen, da hier die geringere Nachfrage und Siedlungsdichte viele Angebote für private Betreiber unrentabel macht. Daher ist eine kommunale Förderung von geteilten Mobilitätsangeboten sowie deren Vernetzung eine wichtige Bedingung, die den Rahmen für inter- und multimodale Mobilität setzen

kann. Dabei gibt es verschiedene Typen von Maßnahmen, die multi- bzw. intermodale Mobilität ermöglichen und die Vernetzung von Mobilitätsoptionen fördern. Diese sind im Folgenden dargestellt.

Sharing-Angebote

Angebote geteilter Mobilität haben in den letzten Jahren an Bedeutung gewonnen. Hierzu haben neben der Veränderung der Mobilitätskultur auch neue flexible Möglichkeiten der Buchung und Ausleihe beigetragen, die durch die Digitalisierung der Angebotsplattformen und den Zugriff über mobiles Internet ermöglicht wurden.

Stationäre Carsharing-Angebote bestehen inzwischen in 740 Städten in Deutschland, Free-floating-Angebote gibt es dagegen nur in 18 Städten (Statista 2019). Auch die Zahl der Fahrradverleihsysteme ist in den letzten Jahren kontinuierlich gestiegen. Sowohl Carsharing als auch Fahrradverleihsysteme gibt es inzwischen nicht mehr nur in Großstädten. Die Entwicklung der letzten Jahre hat gezeigt, dass es auch möglich ist, auf die lokalen Bedingungen zugeschnittene Systeme in Klein- und Mittelstädten erfolgreich zu betreiben.

Hierbei sind verschiedene Erfolgsfaktoren zu berücksichtigen:

- **Kommunales Konzept für Sharing-Mobilität:** Grundlage für die Einführung von Sharing-Angeboten bildet eine Bedarfsanalyse, die das Mobilitätsverhalten und mögliche Potenziale analysiert und räumlich zuordnet. Darauf basierend können mögliche Standorte und die Anzahl benötigter Carsharing-Fahrzeuge und Leihfahrräder geplant werden.
- **Fahrradverleihsysteme** können durch den öffentlichen Verkehrsbetrieb sowie durch die Kommune selbst betrieben oder beauftragt werden. In Vergabeverfahren für öffentliche Fahrradverleihsysteme können die Kommune oder die Verkehrsbetriebe festlegen, welche Eigenschaften das Fahrradverleihsystem haben soll. Während sich in großen Städten zunehmend stationslose Systeme durchsetzen, in denen aufgrund einer großen Zahl von Rädern auch ohne definierte Stationen meist ein Rad in der Nähe ist, können für kleinere Systeme auch stationsbasierte Angebote sinnvoll sein. Dort ist die begrenzte Zahl von Rädern besser auffindbar. Durch attraktive Tarife, etwa eine kostenlose Nutzung für die ersten 30 Minuten für alle Nutzer/innen oder für Inhaber/innen von Zeitfahrkarten des ÖPNV kann mit beeinflusst werden, wie häufig das System genutzt wird. Wichtig ist es, die Rahmenbedingungen des Angebots detailliert vertraglich festzulegen, um eine hohe Qualität der Räder und deren Wartung und Verteilung sicherzustellen. Einen Leitfaden mit Handlungsempfehlungen für Kommunen hierzu haben Agora Verkehrswende, ADFC, DST und DStGB herausgegeben (Agora Verkehrswende et al. 2018).
- **Carsharing-Systeme** werden durch kommerzielle Anbieter in Städten angeboten, wenn sich der Betrieb wirtschaftlich lohnt. Kommunen haben hier mehrere Möglichkeiten, die Betriebsbedingungen zu verbessern. Zum einen kann die Nutzung von Carsharing-Fahrzeugen durch die öffentliche Verwaltung sowie

die Förderung der Nutzung im Rahmen von betrieblichem Mobilitätsmanagement eine Basisnachfrage schaffen und damit eine Grundaustlastung sichern. Zum anderen können Städte durch die Ausweisung von Stellplätzen für Carsharing-Fahrzeuge einen weiteren Anreiz bieten. Eine Einbindung in multimodale Systeme (durch integrierte Plattformen oder Mobilstationen, s. u.) kann ebenso dazu beitragen, Kund/innen zu gewinnen und die Bereitstellung eines Angebots für Carsharing-Anbieter attraktiv zu machen. Einen Leitfaden zur Gründung neuer Carsharing Angebote bietet der Bundesverband CarSharing (BCS 2018).

- **Zivilgesellschaftlich organisierte oder informelle Angebote** bieten eine Möglichkeit, geteilte Mobilität ohne eigene Fahrzeuge oder Fahrangebote kommerzieller oder öffentlicher Anbieter zu ermöglichen. Hierzu zählen etwa Mitfahrbörsen für die spontane oder langfristige Organisation von Fahrgemeinschaften sowie Peer-to-Peer-Carsharing zum Teilen privater Fahrzeuge. Wenn diese Angebote in multimodale Informations- und Buchungsplattformen aufgenommen werden, kann ihnen eine größere Sichtbarkeit verschafft werden (vgl. KCW et al. 2017b).

Integrierte Informations- und Buchungsplattformen

Um verschiedene Mobilitätsangebote zu verknüpfen, können Kommunen integrierte Plattformen schaffen, auf denen Informationen zu den verschiedenen Angeboten zur Verfügung stehen und diese Angebote gebucht werden können. Die Plattformen sind online verfügbar und insbesondere auch für den mobilen Zugang per Smartphone optimiert – etwa mit einer eigenen App oder einer mobilen Website. Eine solche integrierte Plattform umfasst verschiedene Elemente und kann unterschiedlich ausgestaltet werden (vgl. KCW et al. 2017b)

- **Datenmanagement:** Die Plattform umfasst statische Daten, wie die Standortdaten aller Elemente des multimodalen Mobilitätssystems, ÖV-Haltepunkte ebenso wie die Standorte von Carsharing- oder Leihradstationen und die Fahrpläne des Öffentlichen Verkehrs. Zudem enthält die Plattform dynamische Daten in Echtzeit – hierzu gehören die tatsächlichen Abfahrtszeiten des Öffentlichen Verkehrs sowie die aktuelle Verfügbarkeit von Sharing-Fahrzeugen und die Standorte stationsunabhängiger Angebote. Eine besondere Herausforderung sind die Informationsschnittstellen, über die die Daten der verschiedenen Anbieter ausgetauscht werden.
- **Buchungsmöglichkeit:** Soll das System über eine Buchungsmöglichkeit verfügen, müssen auch die Kundendaten integriert werden. Eine Abrechnung erfolgt dabei entweder über den Plattformbetreiber oder über den jeweiligen Anbieter der gebuchten Mobilitätsoption.
- **Tarifliche Integration:** Eine Integration verschiedener Mobilitätsangebote durch gemeinsame Tarife oder Rabattsysteme kann multimodale Mobilität attraktiver machen und zur Gewinnung von Kunden sowie der Häufigkeit der Nutzung beitragen. Je nach Mobilitätsangeboten, der Struktur der Anbieter und der Nachfragesituation können unterschiedliche Formen der tariflichen Integration sinnvoll

sein. Möglich sind etwa Angebote auf Basis eines ÖPNV-Zeitkartentarifs, bei dem das jeweils individuelle Hinzubuchen von Sharing-Angeboten Rabatte gewährt. Ein anderes Modell sind Paketangebote, die Zeitkontingente oder pauschale (Flatrate)-Nutzungsmöglichkeiten für die verschiedenen Mobilitätsangebote beinhalten.

Mobilstationen als räumliche Verknüpfungspunkte

Mobilstationen sind «sichtbare Verknüpfungspunkte und Schnittstellen des Umweltverbundes mit systemischer Vernetzung mehrerer Verkehrsmittel in direkter räumlicher Verbindung» (Zukunftsnetz Mobilität NRW 2015). Sie verknüpfen Angebote des öffentlichen Verkehrs mit Carsharing, Bikesharing und weiteren innovativen Mobilitätsangeboten sowohl organisatorisch als auch baulich miteinander und bieten sichere Abstellmöglichkeiten für private Fahrräder. Wenn diese Verknüpfungspunkte einen möglichst nahtlosen Übergang von einem Verkehrsmittel aufs andere ermöglichen, haben es die Verkehrsteilnehmer leichter, diese intermodalen Schnittstellen zu nutzen. Darüber hinaus können Mobilstationen durch zusätzliche Angebote angereichert werden – etwa Packstationen, Kioske, Geldautomaten oder WLAN-Hotspots. Über welche Ausstattung eine Mobilstation verfügen sollte, kann je nach räumlicher Lage und den Mobilitätsbedürfnissen vor Ort sehr unterschiedlich sein.

In der Praxis ist die Errichtung einer Mobilstation durch die Kommune ein mehrstufiger Prozess. Dieser erstreckt sich von konzeptionellen Überlegungen über den Aufbau bis hin zum operativen Betrieb der Station. Zudem muss die Finanzierung des Betriebes und der vorgesehenen Elemente der Mobilstation geplant und sichergestellt werden. Damit einhergehend ist die Verteilung der Aufgaben zwischen denen für Errichtung und Betrieb relevanten Akteurinnen und Akteuren zu organisieren. Zentrale Arbeitsschritte sind u. a.:

- Auswahl eines geeigneten Standorts über eine verkehrliche Bestandsaufnahme:
An welchen Standorten ist die Errichtung sinnvoll?
- Über welche Ausstattung soll die Station verfügen (beispielsweise Carsharing, Bikesharing, Fahrradboxen, Ladestation für E-Autos)?
- Partnerinnen und Partner für den Betrieb der Station: Wer kommt als Betreiber der verschiedenen Angebote in Betracht (beispielsweise Carsharing-Unternehmen, kommunaler Energieversorger, vor Ort aktive private und öffentliche Verkehrsunternehmen)?
- Kosten- und Finanzierungsplan: Wie hoch sind die Investitionskosten für die einzelnen Ausstattungsmerkmale? Wie werden diese Investitionskosten finanziert? Wie hoch sind die Betriebskosten für die vorgesehenen Dienstleistungen? Können Fördermittel beantragt werden?

Eine ausführliche Darstellung und Erläuterung der notwendigen Umsetzungsschritte zum Bau und Betrieb einer Mobilstation enthält das Handbuch Mobilstationen Nordrhein-Westfalen (Zukunftsnetz Mobilität NRW 2015).



Mobilstation Offenburg



Beispiel: Mobilitätsflatrate Augsburg

Die Stadtwerke Augsburg wollen vernetzte Mobilität attraktiver machen. Dafür haben sie mit der «Mobil-Flat» ein integriertes Angebotspaket geschaffen, das im November 2019 gestartet ist (Stadt Augsburg 2019). Das Angebot umfasst Bus und Straßenbahn, Carsharing-Fahrzeuge und Leihräder. Die Flatrate gibt es in zwei Tarifen: zu 79 und 109 Euro, je nachdem, wie häufig Carsharing-Fahrzeuge genutzt werden. Im kleinen Tarif sind 15 Stunden oder bis zu 150 Kilometer inklusive, das große Paket umfasst 30 Stunden und unbegrenzte Kilometer. Das Fahrradverleihsystem kann auf jeder Fahrt bis zu 30 Minuten kostenlos genutzt werden, ebenso der ÖPNV im Stadtgebiet. Die Elemente der Mobilitätsflatrate – ÖPNV, Carsharing und Leihfahrradsystem – werden dabei alle von den Stadtwerken Augsburg angeboten, was eine tarifliche Integration leichter macht.

Ein dichtes Netz an Sharing-Angeboten macht die Mobilitätsflatrate für Kundinnen und Kunden attraktiv: Rund 200 Carsharing-Fahrzeuge werden an mehr als 70 Stationen angeboten, dazu kommen 175 Leihfahrräder an 30 Stationen. Um die Nachfrage abschätzen zu können und das Angebot passgenau zu entwickeln, haben die Stadtwerke das Modell mit 50 Nutzer/innen getestet und deren Mobilitätsverhalten ausgewertet (Stadtwerke Augsburg 2019).

Beispiel: MobilCard Hameln – Kombinierte Nutzung von ÖPNV und Fahrrad

Die Verkehrsgesellschaft Hameln-Pyrmont bietet seit 2017 die MobilCard Hameln an. Das Ziel der MobilCard ist es, durch die attraktive Kombination von Fahrrad und Bus eine Alternative zur Pkw-Nutzung zu etablieren (Landkreis Hameln-Pyrmont 2017).

Die MobilCard enthält ein übertragbares ÖPNV-Abo für den gesamten Landkreis und ein eigenes Leih-Pedelec, das den Kunden für die Vertragsdauer zur Nutzung zur Verfügung gestellt wird. Das Angebot umfasst zu einem monatlichen Preis von 49 Euro eine verbundweite Zeitfahrkarte und die Miete des individuellen Pedelecs einschließlich eines Wartungs-Service. Mit einer vergünstigten Partnerkarte erhalten Partner/innen oder Familienmitglieder das gleiche Angebot für einen um 20 Euro vergünstigten Preis. Um Neukund/innen zu gewinnen, erhalten diese im ersten Nutzungsjahr das Angebot für vier Monate kostenlos.

Im Landkreis, in dem insbesondere die ländlichen Teilräume nicht flächendeckend mit dem ÖPNV erschlossen sind, kann das Pedelec als Zubringer in höherem Maße als ein konventionelles Fahrrad die Einzugsbereiche der Haltestellen vergrößern. Auf diesem Wege werden auch die Teilräume in der Region, die vorher nicht oder nur in geringem Maße durch den ÖPNV erschlossen waren, ans Angebot angebunden (VCD o. J. a).

Beispiel: Mobilstationennetz Offenburg

Ein gutes Beispiel für Mobilitätsstationen abseits der Großstädte ist das Netz von Mobilitätsstationen in Offenburg, einer baden-württembergischen Stadt mit rund 60.000 Einwohnern. Als Maßnahme des Mobilitätsmanagements im Rahmen des integrierten Verkehrs- und Klimaschutzkonzepts hat die Stadt 2013 beschlossen, ein Mobilstationennetz aufzubauen. Möglich war dies auch durch den engagierten Einsatz des Bürgermeisters und der zuständigen Dezernenten (VCD o. J. b).

Die Mobilstationen ermöglichen eine multimodale Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel. In direkter Nachbarschaft zu Haltestellen des Bus- und Schienenverkehrs bieten sie neben Pedelec, Bike- und Carsharing-Angeboten diebstahl- und witterungsgeschützte Abstellmöglichkeiten für Fahrräder. Angeboten werden nicht nur konventionelles Car- und Bikesharing, sondern auch E-Fahrzeuge und Pedelecs; in der nächsten Ausbaustufe sollen auch Sonderfahrzeuge wie Lasten-Pedelecs und Anhänger zum Angebot gehören (Stadt Offenburg 2018).

Für die Gestaltung der Mobilstationen wurde ein modularer Aufbau nach dem Baukastenprinzip gewählt. Dies ermöglicht, die Ausstattung der Stationen an die Bedingungen einzelner Standorte anzupassen – sowohl bei erstmaligen Aufbau als auch nach Bedarf im Verlauf des Betriebs. Die Module bieten verschiedene Konfigurationsmöglichkeiten:

- Standort und Lademöglichkeit: für (E-)Carsharing und (E-)Bikesharing und (E-)Lastenräder
- Abstellmöglichkeiten: für private Fahrräder und Pedelecs als Bügel sowie als Fahrradboxen
- Integrierter Kiosk oder Gastronomie-Element
- Auskunftsterminal mit Online-Informationssystem

Künftig können weitere Angebote integriert werden, die einen Zusatznutzen bieten: Dazu gehören WLAN-Hotspots, Packstationen zur Abholung und dem Einstellen von Paketpost oder Bankautomaten. Bis zum Jahr 2016 wurden bereits vier Mobilitätsstationen in Offenburg aufgebaut. Angestrebt wird der schrittweise Aufbau eines flächendeckenden Mobilstationennetzes in der Offenburger Innenstadt, den umgebenden Stadtteilen, Gewerbegebieten und in den benachbarten Gemeinden. Zukünftig soll in allen Offenburger Stadt- und Ortsteilen sowie in sämtlichen Gewerbegebieten mindestens eine Mobilstation vorhanden sein. Die Standorte der ersten Stationen wurden über Sondernutzungsgenehmigungen geregelt, die weiteren Stationen der Ausbaustufen sind bereits im Bebauungsplan vorgesehen.

Die Mobilstationen werden unter der Dachmarke «Einfach Mobil» vermarktet,

Federführung des Projekts hat die Stadt Offenburg, die die Stationen mit ihrer Tochter «Technische Betriebe Offenburg» als BgA (Betrieb gewerblicher Art) des öffentlichen Verkehrs betreibt. Finanziert wird der Betrieb der Stationen zum Teil über eine Konzessionsabgabe der Dienstleister, die an den Stationen Car- und Bikesharing anbieten (nextbike und stadtmobil). Werbeflächen an den Stationen bilden einen weiteren Finanzierungsanteil, der restliche Anteil wird durch die Stadt erbracht.

Mit einer einheitlichen Zugangskarte erhalten die Nutzer/innen die Möglichkeit, auf alle an den Mobilstationen verfügbaren Angebote vor Ort zuzugreifen. Sie erhalten zudem eine Vergünstigung gegenüber dem regulären Tarif. Ein Online-Portal ermöglicht die Buchung der Angebote. Durch eine Verknüpfung mit dem Tarifsystem des regionalen Verkehrsverbunds wird ein Nutzungsrabatt für Nutzer/innen des öffentlichen Verkehrs gewährt.



Beispiel: Carsharing in Flensburg

Als mittelgroße Stadt war Flensburg zunächst nicht attraktiv für kommerzielle Anbieter von Carsharing. Inzwischen ist das anders – der Carsharing-Anbieter Cambio betreibt 14 Fahrzeuge an sechs Stationen in Flensburg. Erreicht wurde dies durch eine Strategie zur Akquisition einer hinreichenden Basis-Nachfrage, die die wirtschaftliche Tragfähigkeit des Cambio-Angebots sichert. Als Teil des Klimaschutzplans hat der Klimapakt Flensburg – eine Initiative aus Unternehmen, öffentlicher Verwaltung und Einrichtungen sowie zivilgesellschaftlichen Organisationen – koordiniert Betriebe angesprochen und für ein betriebliches Mobilitätsmanagement unter Einbindung von Carsharing gewonnen. Dadurch wurde erreicht, dass verschiedene Unternehmen und Institutionen ihren Fuhrpark teilweise aufgelöst haben und Teile der betrieblichen Mobilität durch die Nutzung von Carsharing-Fahrzeugen abwickeln.

- Für die Betriebe ist dies mit Kosteneinsparungen verbunden, denn die Carsharing-Fahrzeuge ersetzen insbesondere die Teile der betrieblichen Flotten, die zuvor für Nachfragespitzen vorgesehen waren und damit einen großen Teil der Zeit ungenutzt waren.
- Zugleich entsteht damit eine Basisnachfrage für das Carsharing-Angebot, das sich gut mit den Nutzungszeiten privater Nutzer/innen ergänzt. Die Fahrzeuge sind an mehr als sieben Stunden pro Tag ausgelastet und kommen auf eine Jahresfahrleistung von rund 28.000 km (SHZ 2017). Die über 700 Nutzer/innen der Fahrzeuge teilen sich auf rund 50 Prozent betriebliche Nutzer/innen, 15 Prozent Studierende und 35 Prozent sonstige Privatanutzer/innen auf (Difu 2019).

Die Stadt hat die Angebote flankiert, indem sie 2016 ein umfassendes Konzept für Carsharing-Stellplätze entwickelt hat und die Stellplätze im öffentlichen Raum zur Verfügung stellt – und zwar unmittelbar an den Betrieben und Einrichtungen, die das Carsharing-System betrieblich nutzen.

Literatur und andere Quellen

- Agora Verkehrswende, Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V. – ADfC, Deutscher Städtetag – DST, Deutscher Städte- und Gemeindebund (DStGB) (Hrsg.): Bikesharing im Wandel: Handlungsempfehlungen für deutsche Städte und Gemeinden zum Umgang mit stationslosen Systemen. 2018. Autoren: Burkhard Horn, Alexander Jung. Online Verfügbar unter: https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2018/Stationslose_Bikesharing_Systeme/Agora_Verkehrswende_Bikesharing_WEB.pdf (Zugriff 11.11.2019)
- bcs Bundesverband CarSharing e.V. (2019): Leitfaden zur Gründung neuer CarSharing-Angebote. Online verfügbar unter: https://carsharing.de/sites/default/files/uploads/arbeitschwerpunkte/leitfaden_neue_cs-angebote_versandversion.pdf (Zugriff 11.11.2019)
- Bratzel, Stefan (2018): Junge Generation und die Mobilität der Zukunft. Bergische Gladbach. Online verfügbar unter: https://www.auto-institut.de/index_html_files/Pressemitteilung_Mobilitaet_Junge%20Generation.pdf (Zugriff 11.11.2019)
- Difu – Deutsches Institut für Urbanistik (2019): Topic Guide – Integration Of Shared Mobility Approaches In Sustainable Urban Mobility Planning. Online verfügbar unter: <https://difu.de/publikationen/2019/integration-of-shared-mobility-approaches-in-sustainable.html> (Zugriff 11.11.2019)
- Landkreis Hameln-Pyrmont (2017): Mit dem Pedelec zur Haltestelle: MobilCard jetzt auch in Bad Münster! Online verfügbar unter: https://www.hameln-pyrmont.de/Schnellnavigation/Startseite/Mit-dem-Pedelec-zur-Haltestelle-MobilCard-jetzt-auch-in-Bad-Muender-.php?object=tx_2561.5&ModID=7&FID=2749.2407.1 (Zugriff 11.11.2019)
- KBA – Kraftfahrtbundesamt (2019): Fahrerlaubnisbestand im Zentralen Fahrerlaubnisregister. Flensburg. Online verfügbar unter: https://www.kba.de/DE/Statistik/Kraftfahrer/Fahrerlaubnisse/Fahrerlaubnisbestand/fahrerlaubnisbestand_node.html (Zugriff 11.11.2019)
- KCW, Öko-Institut, Probst & Consorten (2017a): Bewertung von Multimodalitätsstrategien für Verkehrsunternehmen, -verbünde und Kommunen. FoPS-Forschungsvorhaben Nr. 70.0877. Berlin.
- KCW, Öko-Institut, Probst & Consorten (2017b): Leitfaden Kommunale Multimodalitätsstrategien. FoPS-Forschungsvorhaben Nr. 70.0877. Berlin.
- SHZ – Flensburger Tageblatt (2017): Flensburger Car-Sharing weiter auf der Erfolgsspur. Online verfügbar unter: <https://www.shz.de/lokales/flensburger-tageblatt/flensburger-car-sharing-weiter-auf-der-erfolgsspur-id16769071.html> (Zugriff 11.11.2019)
- Stadt Augsburg (2019): Neue Mobilitätsflat der Stadtwerke Augsburg. Online verfügbar unter: <https://www.augsburg.de/aktuelles-aus-der-stadt/detail/neue-mobilitaetsflat-der-stadtwerke-augsburg/> (Zugriff 11.11.2019)
- Stadt Offenburg (2018): Aufbau eines Netzes von Mobilitätsstationen in Offenburg und Umgebung. Offenburg. Online verfügbar unter: <http://www.offenburg.de/html/media/dl.html?v=17749> (Zugriff 11.11.2019)
- Stadtwerke Augsburg (2019): Alles fahren zum fixen Preis: Die Mobil-Flat der Stadtwerke Augsburg – Zwei Preis-Pakete für 79 und 109 Euro monatlich. Pressemitteilung. Online verfügbar unter: <https://www.sw-augsburg.de/ueber-uns/presse/detail/alles-fahren-zum-fixen-preis-die-mobil-flat-der-stadtwerke-augsburg-zwei-preis-pakete-fuer-79-und/> (Zugriff 11.11.2019)
- Statista (2019): Anzahl der Städte und Gemeinden mit Carsharing-Angeboten in Deutschland nach Varianten. Online verfügbar unter: <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/412885/umfrage/staedte-mit-carsharing-angeboten-in-deutschland/> (Zugriff 11.11.2019)
- VCD – Verkehrsclub Deutschland e.V. (o. J. b): Einfach Mobil Offenburg: Die Marke Einfach Mobil schafft Infrastruktur mit einheitlichem Design. Online verfügbar unter: <https://www.vcd.org/themen/multimodalitaet/beispiele/einfach-mobil-offenburg/> (Zugriff 11.11.2019)
- VCD – Verkehrsclub Deutschland e.V. (o. J. a): MobilCard Hameln – Mit Pedelec und Bus mobil auf dem Land. Online verfügbar unter: <https://www.vcd.org/themen/multimodalitaet/beispiele/mobilcard-hameln/> (Zugriff 11.11.2019)
- Zukunftsnetz Mobilität NRW (2015): Handbuch Mobilstationen Nordrhein-Westfalen. Düsseldorf. Online verfügbar unter: <https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/www.adfc-nrw.de> (Zugriff 11.11.2019)

7 Strom ist stark – Wie man Elektromobilität fördert

Die Verkehrswende bedeutet nicht nur eine veränderte Mobilität, die mit weniger Verkehr auskommt und den Verkehr auf nachhaltigere Verkehrsmittel verlagert. Zugleich ist eine Energiewende im Verkehr notwendig, um die verbleibenden Fahrzeuge effizient und erneuerbar anzutreiben. Neben der Strategie, kleinere und leichtere Fahrzeuge zu fördern, die energieeffizienter sind, bestehen verschiedene Pfade, den Antrieb auf erneuerbare Energien umzustellen. Elektromobilität hat sich hierbei aktuell als dominanter Entwicklungspfad durchgesetzt: Weltweit haben Autohersteller ihre Investitionen in die Elektromobilität stark erhöht, 2018 machten sie bereits mehr als ein Drittel der Investitionen aus (Ernest & Young 2019). Da die Reichweite zunimmt, der Infrastrukturausbau vorankommt und die Fahrzeugpreise sinken, erwarten Studien in den kommenden Jahren ein deutliches Wachstum (Bratzel 2019). Die Rolle von Biokraftstoffen bleibt aufgrund ihrer Ökobilanz und der nur begrenzt verfügbaren Biomasse begrenzt, und aus erneuerbarem Strom erzeugter Wasserstoff und synthetische Kraftstoffe sind mit Effizienzverlusten und hohen Kosten im Vergleich zu batterieelektrischen Lösungen verbunden.

Umweltvorteile der Elektromobilität

Elektrische Antriebe sind deutlich effizienter als Verbrennungsmotoren und können zudem ihre Energie direkt aus erneuerbarem Strom beziehen. Dieser Vorteil wiegt auch die hohen Energieaufwände in der Herstellung der Batterien auf. Durchschnittlich große und leistungsstarke Elektrofahrzeuge sind daher im Schnitt bereits heute klimafreundlicher als konventionelle Fahrzeuge – sie stoßen im Lebenszyklus rund ein Viertel weniger Treibhausgase aus als Benzin- und 16 Prozent weniger als Dieselfahrzeuge. Wenn die Energiewende voranschreitet, erhöht sich dieser Vorteil für Elektroautos, die 2030 zugelassen werden, deutlich, auf 41 Prozent bzw. 35 Prozent gegenüber Benzin- und Dieselfahrzeugen (vgl. Agora Verkehrswende 2019). Wie groß der Klimavorteil ist, hängt auch von der Größe der Batterie ab – bei leistungs- und reichweitenstarken Fahrzeugen sinkt der aktuelle Vorteil beträchtlich. Daher sollte ein Fokus auf kleinen Fahrzeugen mit einer den Anforderungen angemessenen Batteriekapazität liegen. Zudem ist die Zusammensetzung des Ladestroms relevant – in Kombination mit erneuerbar erzeugtem Strom spielen E-Fahrzeuge ihre Klimavorteile am besten aus.

Neben den Klimavorteilen sind Elektrofahrzeuge zudem lokal emissionsfrei, sie stoßen also keine Luftschadstoffe wie Rußpartikel oder Stickoxide aus und tragen zur Verbesserung der Luftqualität in Städten bei. Durch den leiseren Antrieb senken sie – zumindest bei niedrigen Geschwindigkeiten – auch die Lärmbelastung des Verkehrs.

Zu Beginn des Jahres 2019 waren in Deutschland rund 83.000 batterieelektrische Fahrzeuge zugelassen, dazu kamen 67.000 Plug-In-Hybrid-Fahrzeuge, die neben einem E-Antrieb auch über konventionellen Antrieb verfügen. Die Wachstumsraten deuten darauf hin, dass sich der Markt bis Mitte der 2020er Jahre massiv vergrößern wird. Szenarien gehen davon aus, dass E-Fahrzeuge bis 2030 zwischen rund 10

Prozent und bis zu 40 Prozent des Neuwagenmarktes ausmachen werden – je nachdem, wie Angebot, Preis, Akzeptanz und politische Förderung sich entwickeln.

Elektromobilität umfasst dabei nicht nur Pkw – zunehmend verfügbare Angebote machen auch die Elektrifizierung leichter Nutzfahrzeuge und von Bussen im ÖPNV attraktiv. Pedelecs und E-Lastenräder können die Reichweite und die Einsatzzwecke von Fahrrädern deutlich steigern.

Kommunale Konzepte zur Unterstützung von Elektromobilität

Kommunen können eine wichtige Rolle dabei spielen, wie schnell sich Elektromobilität durchsetzt. Vor Ort werden Ladeinfrastrukturen sowie die dafür notwendigen Strom-Verteilnetze geplant und errichtet. Die Kommune ist hier sowohl Genehmigungsbehörde als auch möglicherweise Betreiber. Als Vorbild und Vorreiter können Kommunen die E-Mobilität in den eigenen Flotten fördern, und sie können Bürger/innen und Unternehmen dabei unterstützen, selbst in die E-Mobilität einzusteigen. Schließlich kann die Kommune Einfluss nehmen auf das Angebot elektrischer Sharing-Angebote sowie die Elektrifizierung des Wirtschaftsverkehrs. Bereits heute sind etwa 80 Prozent der Kommunen zum Thema E-Mobilität aktiv, wie eine Kommunalbefragung des Difu (2019) zur Elektromobilität zeigt.

Da E-Mobilität meist mit hohen und häufig langfristigen Investitionen verbunden ist, spielt eine strategische Planung durch die Kommune eine wichtige Rolle. Spezifische kommunale Konzepte zur Förderung der Elektromobilität sind hierzu ein geeignetes Instrument. Solches kommunalen E-Mobilitätskonzepte können durch Bundesmittel gefördert werden.¹¹ Eine Alternative oder Ergänzung hierzu ist eine Querschnittsbetrachtung der E-Mobilität in sektoralen oder themenbezogenen Planungen, etwa dem VEP oder dem kommunalen Klimaschutzkonzept.

Nutzung von E-Fahrzeugen in kommunalen Flotten

Elektrofahrzeuge können in Flotten ihre Vorteile schon heute besonders zur Geltung bringen. Während im privaten Bereich vielfach noch Hemmnisse für den Einsatz bestehen, sind E-Fahrzeuge in Flotten häufig rentabel einsetzbar. Dies hat mehrere Gründe: Zum einen stehen in Flotten mehrere Fahrzeuge zur Verfügung, so dass E-Fahrzeuge gezielt eingesetzt werden können und deren Einsatz geplant werden kann – etwa auf kürzeren Strecken. Gerade für kommunale Zwecke mit überschaubaren Distanzen ist die Reichweite von E-Fahrzeugen meist völlig ausreichend. Ein weiteres Argument besteht in der relativ einfachen Schaffung von Ladeinfrastruktur für Flottenfahrzeuge: Parkplätze und Betriebshöfe von Kommunen und kommunalen Betrieben können relativ einfach mit Ladeinfrastruktur ausgestattet werden. Schließlich spricht ein Kostenargument für die Nutzung von E-Fahrzeugen: Sie sind zwar in der Anschaffung teurer, aber im Betrieb deutlich günstiger, da sie zum einen weniger

¹¹ Anspruch auf Förderung haben unter anderem Städte, Gemeinden, kommunale Unternehmen und sonstige Betriebe und Einrichtungen in kommunaler Trägerschaft (BMVI 2017)

wartungsintensiv sind, zum anderen die Kosten für den Ladestrom deutlich unter den Kraftstoffkosten konventioneller Fahrzeuge liegen. Daher können elektrische Flottenfahrzeuge, die durch stetige Nutzung hohe Fahrleistungen haben, vielfach schon jetzt kostengünstiger als konventionelle Fahrzeuge betrieben werden.

Auch bei kommunalen Nutzfahrzeugen kann sich die Elektrifizierung lohnen, etwa in der Straßenreinigung oder der Müllabfuhr. Ein Anfang kann dabei dort gemacht werden, wo Lärm und Luftschadstoffe ein besonders Problem sind, in sensiblen Einsatzgebieten wie Grünflächen oder Fußgängerzonen.

Unter <https://www.e-stations.de/elektroautos/kostenrechner> steht ein Gesamtkostenrechner für E-Fahrzeuge zur Verfügung, mit dem die Kostenstrukturen je nach Anschaffungspreis, Fahrzeugtyp und Fahrleistungen verglichen werden können.

Als Beschaffer können Kommunen über die kommunale Beschaffungsrichtlinie Umweltkriterien des Fuhrparks festlegen, etwa CO₂- und Schadstoffgrenzwerte.

Elektrifizierung des ÖPNV

Elektrobusse sind leise, lokal schadstofffrei und durch die geringeren Vibrationen komfortabler für die Fahrgäste. Viele Verkehrsbetriebe haben bereits begonnen, ihre Busflotten zu elektrifizieren – mit überwiegend positiven Erfahrungen. Einen wichtigen Rahmen für die Elektrifizierung des ÖPNV bildet die europäische Clean-Vehicle-Richtlinie. Ab 2025 müssen mindestens 45 Prozent der neu anzuschaffenden Busse alternativ angetrieben sein, die Quote steigt bis 2030 auf 65 Prozent. Dies stellt besonders für kleinere Verkehrsbetriebe eine Herausforderung dar. E-Busse sind bislang noch mit deutlich höheren Kosten verbunden, die sich durch geringere Betriebskosten aktuell noch nicht kompensieren lassen. Zudem machen die ladebedingten Einschränkungen in der Nutzbarkeit von E-Bussen es in vielen Fällen notwendig, die Einsatzpläne zu überarbeiten und mehr Fahrzeuge anzuschaffen. Daher ist es wichtig, dass öffentliche Verkehrsbetriebe rechtzeitig eine Strategie zur Umsetzung von E-Mobilität und weiteren alternativen Antrieben wie Wasserstoff- und Erdgasbussen entwickeln. Um die Kosten zu senken, können Verkehrsbetriebe sich zusammenschließen, um günstigere Konditionen beim Erwerb der Busse zu vereinbaren (vgl. Fallbeispiel «Initiative Elektrobus»)

Beratung von Betrieben und Bürger/innen zur Elektromobilität

Ebenso wie in kommunalen Flotten haben E-Fahrzeuge in betrieblichen Flotten schon heute Vorteile – die Planbarkeit von mit E-Mobilität kompatiblen Fahrzeuganforderungen in Flotten, Kostenersparnisse bei hohen Fahrleistungen und Lademöglichkeiten auf dem Betriebsgelände machen dies besonders attraktiv. Bislang haben sich viele Unternehmen, insbesondere KMU, jedoch noch nicht mit E-Mobilität auseinandergesetzt. Mit Beratungs- und Informationsangeboten, insbesondere im Rahmen der Förderung von betrieblichem Mobilitätsmanagement, können Kommunen die Unternehmen hier unterstützen.



Ladestation Lincoln-Siedlung, Darmstadt



 mein lincoln mobil
www.lincoln-siedlung.de

Um private Haushalte von den Vorteilen der E-Mobilität zu überzeugen, ist neben Informationsangeboten vor allem die Vorbildfunktion öffentlicher Flotten von Bedeutung: Wenn kommunale Fahrzeuge, Taxen, der ÖPNV elektrisch fahren, ist Elektromobilität im Alltag sichtbar. Erfahrbar wird sie für Bürgerinnen und Bürger insbesondere durch Carsharing-Angebote, in denen sie das elektrische Fahren selbst ausprobieren können.

E-Fahrzeuge in Sharing-Systemen fördern

Mit Sharing-Systemen können die verschiedenen E-Fahrzeuge – Pkw und leichte Nutzfahrzeuge, Pedelecs und E-Lastenräder – den Bürgerinnen und Bürgern niedrigschwellig zur Verfügung gestellt werden. Dies macht es ihnen möglich, sich mit E-Mobilität vertraut zu machen, bevor sie selbst ein E-Fahrzeug anschaffen. Zugleich steigert es die Attraktivität von Sharing-Angeboten und trägt damit zu einem verknüpften Mobilitätssystem bei. Die Stadt Offenburg hat etwa bei der Entwicklung ihrer multimodalen Mobilstationen E-Carsharing und Pedelecs integriert und hierfür Lademöglichkeiten vorgesehen (vgl. Fallbeispiel im Kapitel «Geteilte und vernetzte Mobilität»).

Eine intelligente Kombination von E-Carsharing mit Kommunalen Flotten ermöglicht es, die spezifischen Kostenvorteile von E-Fahrzeugen bei hohen Jahresfahrleistungen besser zu nutzen. So können Flottenfahrzeuge, die während der Dienstzeiten primär der Stadtverwaltung zur Verfügung stehen, nach Dienstschluss und am Wochenende als Teil der Carsharing-Flotte genutzt werden (vgl. Praxisbeispiel Düsseldorf).

Ladeinfrastruktur schaffen

Die Ladeinfrastruktur ist das Rückgrat der Elektromobilität. Nur wenn ausreichende Lademöglichkeiten vorhanden sind, ist es für Bürger/innen und Betriebe attraktiv, auf E-Fahrzeuge umzusteigen. Dabei ist zu unterscheiden zwischen der Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum und auf privatem Gelände – beide spielen für den Aufbau eines Ladenetzes eine unterschiedliche Rolle. Öffentlich zugängliche Lademöglichkeiten haben für das Gesamtladevolumen nur eine untergeordnete Bedeutung, da hier eher kurz geparkt wird und die Stromtarife für das Laden an öffentlichen Ladepunkten relativ hoch sind. Zugleich sind diese Ladestationen wichtig für die öffentliche Sichtbarkeit und für die Dichte eines Ladenetzes, das für alle zugänglich ist – insbesondere für Fahrten, die an die Reichweitengrenze führen. Im Alltagsverkehr spielen dagegen Lademöglichkeiten im privaten Raum eine wesentlich größere Rolle – entweder zu Hause, in der eigenen Garage oder auf dem dauerhaft gemieteten Parkplatz oder auf Betriebsparkplätzen. Dort können sowohl Arbeitnehmer/innen ihre privaten Fahrzeuge während der Arbeit laden als auch Betriebe ihre Flottenfahrzeuge.

Beim Aufbau einer öffentlichen Ladeinfrastruktur können Kommunen oder kommunale Unternehmen direkt aktiv werden. In einem Ladeinfrastrukturkonzept legt die Kommune fest, wo öffentliche Ladestationen vorgesehen werden und welchen

Zugangsbedingungen sie unterliegen. In Sondernutzungssatzungen können Aufbau, Betrieb und Nutzung von Ladeinfrastruktur dann konkret straßenrechtlich geregelt werden. Beim Aufbau der Ladeinfrastruktur können die Kommune oder die kommunalen Stadtwerke selbst als Akteure tätig werden – oder die Kommune regelt als Genehmigungsbehörde den Aufbau durch privatwirtschaftliche Akteure, etwa andere vor Ort tätige Energieversorger.

Um Ladeinfrastruktur im privaten Raum zu fördern, haben Kommunen verschiedene Möglichkeiten. In kommunalen Stellplatzsatzungen kann festgelegt werden, dass ein bestimmter Anteil von Stellplätzen mit Lademöglichkeiten versehen wird oder zumindest entsprechende Stromzuleitungen gelegt werden. Auch der Stellplatzschlüssel ermöglicht hier Anreize – etwa die Reduzierung nachzuweisender Stellplätze im Gegenzug zu einer Ausstattung mit Lademöglichkeiten. Mit städtebaulichen Verträgen können spezifische Regelungen getroffen werden, etwa zur E-mobilitätsgerechten Quartiersgestaltung und der Ausstattung mit Ladeinfrastruktur.

Um Anreize zum Ausbau von Ladeinfrastruktur im Bestand zu bieten, können Kommunen Eigentümer/innen von Gebäuden und Parkplätzen individuell beraten, auf Fördermöglichkeiten hinweisen und in Arbeitskreisen gemeinsam Lösungen entwickeln.

Wirtschaftsverkehr elektrifizieren

Wirtschaftsverkehre sind mit ihren überwiegend dieselbetriebenen Nutzfahrzeugen in hohem Maße an den Schadstoff- und Lärmemissionen des Verkehrs beteiligt. Dies betrifft lokale Handwerker und Gewerbetreibende, Kurier-, Express- und Paketdienstleister und Zustelldienste, die Belieferung des Einzelhandels und weitere Wirtschaftsverkehre. Städte können im Interesse einer klima- und schadstoffneutralen Stadtlogistik Anreize dafür setzen, den Wirtschaftsverkehr zu elektrifizieren. Dies ist etwa durch die Ausweisung von Ladezonen speziell für lokal emissionsfreie Fahrzeuge, durch Vorteile bei den Zufahrtsberechtigungen und Lieferzeiten sowie durch Stadtlogistikkonzepte mit der Einrichtung von Mikro-Hubs möglich, von denen aus die Feinverteilung mit E-Kleinfahrzeugen oder E-Lastenrädern erfolgt.

Die Kommune kann hierzu in einen Dialog mit den Akteuren des Wirtschaftsverkehrs suchen, sowohl in direkter Ansprache als auch in Arbeitsgruppen und Lenkungsgruppen. Dabei können die Kostenvorteile eines Einsatzes von E-Fahrzeugen in Flotten sowie von E-Lastenrädern oder Pedelecs statt regulärer Kfz ein wichtiges Argument sein, das Wirtschaftsakteure überzeugt. Auch Taxiunternehmen können auf diese Weise durch die Kommunen unterstützt werden – sowohl durch Beratung als auch durch Anreize, wie sie die Stadt Dortmund etwa bei der Bevorzugung von E-Taxen am Taxistand des Hauptbahnhofs erprobt. Fallbeispiele und Handlungsoptionen sind in der Publikation «E-Mobilität im städtischen Wirtschaftsverkehr – Handlungsspielräume und Optionen in den Kommunen» dargestellt (Difu 2014).

Förderprogramme für Elektromobilität

Sowohl der Bund als auch die Länder unterstützen Kommunen bei der Förderung von E-Mobilität. Mit der Förderrichtlinie Elektromobilität des BMVI werden unter anderem der Aufbau von Ladeinfrastruktur sowie die Anschaffung von Elektrobussen gefördert. Gemeinden und Landkreise können innerhalb dieser Richtlinie auch Mittel für die Entwicklung kommunaler E-Mobilitätskonzepte beantragen (BMVI 2019a).

Die Länder bieten ebenfalls Förderungen an, die mit der Bundesförderung kombiniert werden können. So bezuschusst z. B. das Land NRW E-Fahrzeuge in kommunalen Flotten mit bis zu 40 Prozent und den Aufbau von Ladeinfrastruktur mit bis zu 50 Prozent der Investitionskosten, Baden-Württemberg fördert u. a. die Errichtung von Parkplätzen und Sonderspuren für E-Fahrzeuge.

Mit einer Kaufprämie fördert der Bund zusammen mit der Autoindustrie die Anschaffung von E-Fahrzeugen: Bis 2025 werden batterieelektrische Fahrzeuge mit einem Listenpreis unter 40.000 Euro bis zu 6.000 Euro gefördert, Plug-In-Hybride mit bis zu 4.500 Euro. Bei einem höheren Listenpreis ist die Förderung 1.000 Euro niedriger bei reinen E-Fahrzeugen bzw. 500 Euro niedriger bei Plug-In-Hybriden. Auch kommunale Betriebe sind bei der Förderung antragsberechtigt (BMVI 2019b).

Einen Überblick über Handlungsmöglichkeiten von Kommunen, über verfügbare Förderungen sowie Ansprechpartner in Bund, Ländern und Regionen bietet ein Online-Portal des Bundesverkehrsministeriums unter <https://www.starterset-elektromobilität.de>

Beispiel: «Initiative Elektrobuss»

Elektrobusse sind in ihrer Anschaffung noch deutlich teurer als konventionelle Busse. Zudem ist das Angebot derzeit noch begrenzt, erst wenige Anbieter konkurrieren auf dem neuen Markt. Um E-Busse dennoch zu möglichst günstigen Preisen erwerben zu können, haben die Städte Hamburg und Berlin 2016 eine «Beschaffungsinitiative Elektrobuss» gegründet, um mit einer größeren Marktmacht auftreten zu können. Zugleich erleichtert die gemeinsame Beschaffung die Erarbeitung der Ausschreibungsbedingungen und bedeutet auch für die Anbieter von E-Bussen größere Planungssicherheit. In den vergangenen Jahren sind der Initiative bislang 16 Verkehrsunternehmen deutscher Großstädte beigetreten. Neben dem Ziel der günstigen Beschaffung fördert die Initiative inzwischen auch den Austausch zwischen Verkehrsunternehmen und Partnern und unterstützt den Wissenstransfer. Daher hat sie sich 2017 in «Initiative Elektrobuss» umbenannt. Mitglieder des VDV erhalten Zugang zu den Dokumenten der Initiative unter <https://www.vdv.de/initiative-elektrobuss.aspx>

Beispiel: Geteilte Nutzung von kommunalen E-Fahrzeugen in Düsseldorf

Im Projekt E-Carflex hat die Stadt Düsseldorf zusammen mit dem regionalen Carsharing-Anbieter Drive-CarSharing ein Modell entwickelt, um kommunale E-Fahrzeugflotten mit den Bürger/innen gemeinsam zu nutzen (Stadt Düsseldorf 2016). Ziel ist es, die Nutzungsintensität der Fahrzeuge zu erhöhen und damit die höheren Anschaffungskosten für E-Fahrzeuge schneller zu kompensieren: Je mehr Jahresfahrleistung ein E-Fahrzeug hat, umso schneller werden die Zusatzkosten kompensiert.

Die Landeshauptstadt setzt hierfür in ihrem Fuhrpark seit 2016 zehn E-Fahrzeuge unterschiedlichen Typs an vier verschiedenen Standorten ein – vom E-Smart über VW up bis zum BMW i3. Diese stehen nach Dienstschluss – ab dem späten Nachmittag und am Wochenende – als reguläre Carsharing-Fahrzeuge den Nutzer/innen des regionalen Carsharing-Anbieters Drive und des Kooperationspartners Flinkster zur Verfügung. Den Ladestrom beziehen die Fahrzeuge an Ladesäulen der Stadtwerke Düsseldorf, die im Zuge der E-Mobilitätsstrategie zudem sukzessive ein Ladenetz in der Stadt aufgebaut haben.

Beispiel: E-Mobilität in Dülmen

Die nordrhein-westfälische Stadt Dülmen zeigt, dass auch kleine Mittelstädte sinnvoll in die Förderung von E-Mobilität einsteigen können. Die Stadt mit 46.000 Einwohnern hat 2014 begonnen, ihre kommunale Fahrzeugflotte zu elektrifizieren. Ziel ist perspektivisch die komplette Umstellung des kommunalen Fuhrparks auf E-Fahrzeuge, wie es im kommunalen Klimaschutzkonzept vorgesehen ist. Gestartet ist die Stadt neben drei elektrischen Pkw auch mit sieben Pedelecs, die als Diensträder einen Teil der kommunalen Flotte bilden.

Neben öffentlichen Fördermitteln wurden für die Finanzierung der E-Fahrzeuge Sponsoring-Verträge geschlossen. Die Sponsoren können die Fahrzeuge im Gegenzug als Werbefläche nutzen.

Zugleich hat die Stadt vier Ladesäulen in der Innenstadt aufgestellt, die sowohl für die städtische Fahrzeugflotte als auch für privates Laden genutzt werden können. Um einen Anreiz für Bürger/innen zu bieten, stellt die Stadt an diesen Ladestationen den Strom kostenlos zur Verfügung. Die für den Zugang nötigen Transponder-Chips werden von der Stadt an interessierte Nutzer ausgegeben.

Literatur und andere Quellen

- Agora Verkehrswende (2019): Klimabilanz von Elektroautos. Einflussfaktoren und Verbesserungspotenzial. Erstellt durch ifeu – Institut für Energie- und Umweltforschung. Berlin. Online verfügbar unter: https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2018/Klimabilanz_von_Elektroautos/Agora-Verkehrswende_22_Klimabilanz-von-Elektroautos_WEB.pdf (Zugriff 20.11.2019)
- BMVI – Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2017): Förderrichtlinie Elektromobilität. Online verfügbar unter: https://www.ptj.de/lw_resource/datapool/systemfiles/cbox/1488/live/lw_bekdoc/frl_elektromobilitaet_bmvi_2017.pdf (Zugriff 20.11.2019)
- BMWi – Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (2019a): Elektromobilität kompakt – die Zukunft fährt elektrisch. <https://www.bmvi.de/DE/Themen/Mobilitaet/Elektromobilitaet/Elektromobilitaet-kompakt/elektromobilitaet-kompakt.html> (Zugriff 20.11.2019)
- BMWi – Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (2019b): Altmaier: «Kaufprämie für E-Autos wird bis Ende 2020 verlängert» Pressemitteilung.
- Bratzel, Stefan (2019): Pressemitteilung Branchenstudie: E-Mobilität im internationalen Vergleich. Konsolidierte Absatztrends im Gesamtjahr 2018 und Prognose 2019. Center of Automotive Management, Bergisch Gladbach. Online verfügbar unter: https://auto-institut.de/index_html_files/Pressemitteilung_Elektro_2018_2019.pdf (Zugriff 20.11.2019)
- Difu – Deutsches Institut für Urbanistik (2014): E-Mobilität im städtischen Wirtschaftsverkehr – Handlungsspielräume und Optionen in den Kommunen. Von Wolfgang Aichinger. Berlin. Online verfügbar unter: <https://difu.de/publikationen/2014/elektromobilitaet-im-staedtischen-wirtschaftsverkehr.html> (Zugriff 20.11.2019)
- Difu – Deutsches Institut für Urbanistik (2015): Elektromobilität in der kommunalen Umsetzung. Kommunale Strategien und planerische Instrumente. Berlin. Online verfügbar unter: <https://difu.de/publikationen/difu-berichte-12015/elektromobilitaet-in-der-kommunalen-umsetzung.html> (Zugriff 20.11.2019)
- Ernest & Young (2019): Weltweite Investitionen im Automobilsektor. Eine Analyse ortsgebundener Investitionsprojekte der führenden Autokonzerne der Welt 2010 – 2018. Online verfügbar unter: [https://www.ey.com/Publication/vwLUAssets/ey-weltweite-investitionen-im-automobilsektor-mai-2019/\\$FILE/ey-weltweite-investitionen-im-automobilsektor-mai-2019.pdf](https://www.ey.com/Publication/vwLUAssets/ey-weltweite-investitionen-im-automobilsektor-mai-2019/$FILE/ey-weltweite-investitionen-im-automobilsektor-mai-2019.pdf) (Zugriff 20.11.2019)
- Stadt Düsseldorf (2016): Elektroautos der Stadt jetzt privat zu mieten. Online verfügbar unter: <https://www.duesseldorf.de/umweltamt/aktuell/detailseite/newsdetail/elektroautos-der-stadt-jetzt-privat-zu-mieten.html> (Zugriff 20.11.2019)
- VDV (o.J.): Initiative Elektrobus. Online verfügbar unter: <https://www.vdv.de/initiative-elektrobus.aspx> (Zugriff 20.11.2019)

8 Jetzt kommt zusammen, was zusammengehört – Über die Verzahnung von Stadt- und Verkehrsplanung

Ziel einer integrierten nachhaltigen Verkehrsplanung ist es, eine verkehrliche und räumliche Gesamtstrategie auf kommunaler Ebene zu entwickeln, die gegenseitige Wechselbeziehungen stärker berücksichtigt. Gleichzeitig verhindert sie, dass die verschiedenen Planungsbereiche unabgestimmt isolierte, sektorale Einzellösungen erarbeiten, die ggf. sogar gegenläufig sind. Mit ihr werden beispielsweise die Planung neuer Wohn- oder Gewerbegebiete, die Ansiedlung von Geschäften, das Anlegen von Grün- und Erholungsflächen in Einklang gebracht, darüber hinaus werden diese Gebiete mit möglichst geringem Verkehrsaufwand und mit den Mitteln des Umweltverbundes erschlossen.

Unterschiedliche Zielsetzungen der verschiedenen sektoralen (bezogen auf die unterschiedlichen Politikfelder wie Stadtentwicklung, Grünflächenplanung etc.) und modalen (bezogen auf die Verkehrsmittel) Handlungsfelder müssen gegeneinander abgewogen und gemeinsame, vorteilhafte Lösungen gefunden werden. Nur wenn es gelingt, ein gemeinsames Leitbild mit gemeinsamen Zielvorstellungen zu entwickeln, lassen sich die Vorteile einer integrativen, strategischen Planung erschließen. Aus diesem Grund sollte der gemeinsame Entwicklungsprozess partizipativ und interdisziplinär angelegt und an einer nachhaltigen Entwicklung ausgerichtet sein. Nur so kann ein breiter gesellschaftlicher Konsens hergestellt werden.

Die Verzahnung von Stadt- und Verkehrsplanung und damit die stärkere Ausrichtung der räumlichen Planung auf eine Reduzierung des Verkehrsaufwandes («Stadt/Region der kurzen Wege» und Nutzungsmischung) sowie die Ausrichtung der Verkehrsplanung auf den Umweltverbund durch eine ansprechende sowie nutzerorientierte Angebotsplanung («qualitativer und quantitativer Infrastrukturausbau des Umweltverbundes») sind zentrale Bausteine der kommunalen Verkehrswende.

Darüber hinaus ergeben sich im Rahmen einer kommunalen Verkehrswende aus einer integrierten und kooperativen Raum- und Verkehrsplanung zusätzliche Vorteile wie beispielsweise eine bessere Lebens- und Aufenthaltsqualität, Umwelt- und Gesundheitsvorteile sowie ein besseres Image für die Stadt.

Auf gesamtstädtischer Ebene ist ein Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP) ein geeignetes Instrument, um ein nachhaltiges städtisches Verkehrssystem auf- und auszubauen. Dieser eher strategische Plan basiert auf bestehenden Planungsinstrumenten wie beispielsweise kommunalen Verkehrsentwicklungsplänen und ermöglicht es, (komplexe) städtische Verkehrsprobleme, die häufig durch andere städtische Planungen (z. B. Flächennutzung, Wirtschaftsförderung) verursacht werden, zu lösen. Zentraler Vorteil eines SUMP ist es, dass er integrativ und partizipativ angelegt ist. Er bindet also verschiedene Politikbereiche, Verwaltungsebenen, Behörden sowie Bürgerinnen und Bürger während des ganzen Planungsprozesses ein.

Eine Leitlinie zur Entwicklung und Umsetzung eines SUMP ist online auf der SUMP-Plattform der EU zu finden (https://www.eltis.org/sites/default/files/sump-guidelines-2019_mediumres.pdf). Hier wird der Aufstellungs- und Umsetzungsprozess mit elf Arbeitsschritten und insgesamt 32 Aktivitäten ausführlich

beschrieben, so dass kommunale Entscheidungsträger/innen zahlreiche Hinweise sowohl zum Gesamtprozess als auch zu einzelnen Aspekten finden.

Vier zentrale Herausforderungen lassen sich identifizieren (vgl. Lindenau/Böhler-Baedeker 2016), zu denen im Rahmen des Forschungsprojekts «CH4ALLENGE» hilfreiche Methodenhandbücher entwickelt wurden (<http://www.sump-challenges.eu/kits>):

- Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger sowie lokaler Interessenvertreter/innen
- verbesserte institutionelle Zusammenarbeit verschiedener Fachabteilungen sowie politischer und administrativer Vertreter/innen
- Auswahl geeigneter Maßnahmen und Maßnahmenpakete
- Monitoring der Wirkung von Maßnahmen und Evaluation von Verkehrsplanungsprozessen.

Hilfreich ist auch das Handbuch «Beteiligungsprozesse in einer nachhaltigen Stadtverkehrsplanung». Es stellt nicht nur eine Vielzahl unterschiedlicher Beteiligungsformate vor und liefert Hinweise, welches Format wann angewendet werden kann, sondern es bietet auch viele Praxisbeispiele und weiterführende Informationen zu Beteiligungsinstrumenten (Lindenau/Böhler-Baedeker 2016).

Darüber hinaus gibt es weitere hilfreiche Methodenhandbücher, die praktische Anleitungen zur Zusammenarbeit von Institutionen, zur Auswahl von verkehrspolitischen Maßnahmen und Maßnahmenpaketen sowie zur Einführung von Monitoring und Evaluation innerhalb eines SUMP-Prozesses geben. Diese Methodenhandbücher (englisch) sowie Kurzinformationen (deutsch) sind ebenfalls auf der SUMP-Plattform der EU zu finden (<http://www.sump-challenges.eu/kits>).

Beispiele für eine Integration von Stadt- und Verkehrsplanung

Gute Beispiele für eine Integration von Stadt- und Verkehrsplanung gibt es sowohl auf gesamtstädtischer Ebene (vgl. Beispiel SUMP) als auch auf Quartiersebene (vgl. Lincoln-Siedlung). Sie werden im Folgenden exemplarisch näher beschrieben.

Beispiel: Strategische integrative Verkehrsplanung auf gesamtstädtischer Ebene: Verkehrsentwicklungsplan Innenstadt in Erfurt

Bei der Aufstellung des Verkehrsentwicklungsplans Teilkonzept Innenstadt in Erfurt wurden die Prinzipien des SUMP angewendet und sollen im Folgenden nachgezeichnet werden. Das veranschaulicht, welche Vorteile eine integriert und kooperativ angelegte Planung bietet, wie sie umgesetzt werden kann und welche zentralen Schritte durchlaufen werden sollten. Im Folgenden werden einzelne Erfolgsfaktoren des Erfurter Verkehrsentwicklungsplans näher dargestellt.

Integration und Kooperation mit weiteren (städtischen) Akteur/innen

Das Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung hat mit Unterstützung von zwei externen Planungsbüros (plan.publik aus Köln und verkehrskonzept aus Aachen) den Verkehrsentwicklungsplan fortgeschrieben. In einem begleitenden Arbeitskreis wurden Vertreter/innen der Stadtratsfraktionen, weitere städtische Ämter, interessierte Verbände und andere Interessenvertreter/innen regelmäßig beteiligt. Die intensive Einbindung weiterer Akteur/innen (beispielsweise im Rahmen von drei Workshops) hat so dazu beigetragen, dass die entstandenen verkehrsplanerischen Leitlinien des Verkehrsentwicklungsplans auch bei späteren konkreteren Einzelplanungen nicht erneut diskutiert werden mussten, «sondern mit den Leitlinien entsprechende Vorgaben und Standards bereits beschlossen wurden, auf die in Zukunft bei einzelnen Planungen zurückgegriffen und bei Bedarf verwiesen werden kann» (Landeshauptstadt Erfurt 2012: 5). Insofern kann eine frühzeitige Integration verschiedener Interessen und Akteur/innen spätere Planungsprozesse beschleunigen.

Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger

Ziel war es, die Bürgerinnen und Bürger während des Aufstellungsprozesses offen und aktiv zu beteiligen, um zum einen das bürgerschaftliche Engagement zu aktivieren. Zum anderen sollten die Erfahrungen, Wünsche und Vorstellungen der Menschen hinsichtlich der verkehrlichen Entwicklung miteinbezogen werden. Beteiligt wurden sie über ein Internetforum (<https://forum.erfurt.de/viewforum.php?f=48>). Hier konnten die Erfurter/innen ihre Anregungen und Wünsche hinsichtlich der verkehrlichen Entwicklung der Innenstadt ebenso wie hinsichtlich der bestehenden Probleme und Mängel an der aktuellen verkehrlichen Situation äußern. Es war aber auch möglich, der Stadtverwaltung postalisch oder per E-Mail seine Ideen und Anliegen mitzuteilen.

Neben einer offenen Kategorie wurden die Beiträge thematisch nach den folgenden sieben Bereichen gegliedert (die zentralen Ergebnisse sind ausführlich dokumentiert: <https://forum.erfurt.de/viewtopic.php?f=48&t=462>):

- Zu Fuß gehen, bummeln, sich aufhalten, verweilen
- Fahrrad fahren und abstellen
- Öffentliche Verkehrsmittel und deren Haltestellen aus Fahrgastsicht
- Erreichbarkeit und Parken mit dem Auto
- Liefern und Laden
- Wohnen in der Innenstadt
- Gestaltung und Nutzung der innerstädtischen Straßen und Plätze

Auch wenn Beteiligungsverfahren (wie Fachplanungen, Verbände, Bürgerinnen und Bürger) häufig als aufwendig und zeitintensiv bewertet werden, so dass beispielsweise in vielen Fällen Bürgerkonsultationen nur auf das gesetzlich

vorgeschriebene Maß reduziert werden, zeigt das Erfurter Beispiel, dass die frühzeitige und kontinuierliche Einbindung der verschiedenen Akteur/innen einen erheblichen Mehrwert darstellt. Auch der Zeitraum vom Aufstellungsbeschluss (2010) bis zur Verabschiedung bzw. zum Druck des Verkehrsentwicklungsplans (07/2012) war nicht besonders langwierig.

Zieldefinition

Im Vordergrund der Verkehrsentwicklungsplanung stand die weitergehende Verkehrsberuhigung der Erfurter Innenstadt, um so Aufenthalts- und Wohnqualität zu erhöhen. Eine verbesserte Organisation des Wirtschafts- und Lieferverkehrs sollte mitberücksichtigt werden. Hierzu einigte man sich auf übergeordnete Qualitätsziele wie

- Priorität des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) zur Innenstadt-erreichbarkeit
- Schutz und Erhalt der städtebaulichen Struktur und Qualität der Innenstadt
- Flächenhafte Priorisierung des Fußgängerverkehrs in der Innenstadt und Sicherung einer hohen Aufenthaltsqualität
- Flächenhafte Erreichbarkeit der Innenstadt mit qualitativ guten Radverkehrsrouten
- Fortführung einer konsequenten Verkehrsberuhigung der Innenstadt
- Reduktion des Wirtschafts-, Liefer- und Versorgungsverkehrs mit Kraftfahrzeugen auf notwendigen Umfang
- Parkraumbewirtschaftung als zentrales Steuerungsinstrument zur Entlastung der Straßen

Der breite Diskurs mit Bürgerinnen und Bürgern, Vertreter/innen von Verbänden, Politik und Verwaltung bei der Entwicklung dieser Ziele ermöglicht es, sie jeweils als Bewertungsmaßstab für die nachfolgenden Phasen im Aufstellungsprozess und für nachfolgende Einzelplanungen heranzuziehen.

Kernidee «Begegnungszone Innenstadt»

Die skizzierten Qualitätsziele werden in Erfurt mit dem Begriff «Begegnungszone Innenstadt» zusammengefasst. Dabei handelt es sich um ein zentrales Gebiet innerhalb der Innenstadt bestehend aus Altstadt, Fußgängerzone und dem städtebaulichen Umfeld mit einem Radius von etwa 500 Metern. Ist dieser Bereich nicht Fußgängerzone, so ist er verkehrsberuhigt, so dass dem Zufußgehen und dem Aufenthalt Vorrang eingeräumt wird und der motorisierte Individualverkehr auf das unbedingt notwendige Maß beschränkt bleibt. Innerhalb der Begegnungszone dürfen nur die Bewohner/innen, mobilitätsbeeinträchtigte Personen sowie der Lieferverkehr parken. Außerhalb dieses Areals und in der weiteren Innenstadt besteht eine Parkraumbewirtschaftung.

Verkehrsentwicklungsplan und spezifische Zielkonzepte

Im Rahmen der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans entstanden sieben spezifische Zielkonzepte (MIV, Parken, Wirtschaftsverkehr, Radverkehr, Fußgängerverkehr, ÖPNV und Verkehrsmarketing). Sie orientieren sich an den übergeordneten Qualitätszielen und beinhalten konkrete verkehrsmittelspezifische Maßnahmen. So soll beispielsweise die Begegnungszone vom Parksuchverkehr möglichst flächenhaft entlastet werden. Mit dem aktuellen Parkraumbewirtschaftungskonzept werden die Bewohnerparkzonen neu geordnet und das gebührenfreie Parken aufgehoben. Insbesondere sieht es aber auch eine Beschränkung des Parkraumbereichs innerhalb der Begegnungszone Innenstadt vor. Umgesetzt wird dies mit einem flächenhaften Zonenhalteverbot (StVO-Zeichen 290) und der Ausweisung von öffentlichen Parkständen lediglich für Bewohner/innen, Personen mit Schwerbehindertenausweis sowie Lade- und Lieferverkehr.

Beispiel: Quartiersentwicklung: Lincoln-Siedlung in Darmstadt

Ein gutes Beispiel für eine integrierte Mobilitäts- und Siedlungsentwicklung auf Quartiersebene ist die Lincoln-Siedlung in Darmstadt, ein Stadtentwicklungsprojekt für rund 5.000 Menschen aller Alters- und Einkommensklassen. Ziel war es, ein Quartier der kurzen Wege zu entwickeln. Im Jahr 2018 wurde die Siedlung aufgrund der vorbildlichen Integration von Stadt- und Verkehrsplanung mit dem Deutschen Verkehrsplanungspreis ausgezeichnet.

Lösungsansatz

Darmstadt stand vor der Herausforderung, dass einerseits dringend benötigter Wohnraum geschaffen werden sollte. Andererseits würden die geplanten rund 2.000 Wohneinheiten laut einem verkehrstechnischen Gutachten zusätzlichen Verkehr in einer Größenordnung erzeugen, die im bestehenden Straßennetz nach dem klassischen Modal Split nicht bewältigt werden könnte. So standen zwei Optionen zur Wahl: die Anzahl der neuen Wohneinheiten reduzieren – oder ein Siedlungs- und Mobilitätskonzept entwickeln, in dem der Umweltverbund so ausgebaut ist, dass deutlich weniger Wege mit dem Auto zurückgelegt werden als üblich.

Die Lincoln-Siedlung wurde so konzipiert, dass der Umweltverbund das verkehrliche Rückgrat bildet und die Erschließung durch den Kfz-Verkehr sehr zurückhaltend erfolgte. Zentrale Bausteine des Mobilitätskonzepts der Lincoln-Siedlung sind:

■ konsequentes Parkraummanagement und ein reduzierter Stellplatzschlüssel

- Förderung von Multimodalität
- umfassendes Mobilitätsmanagement

Im Folgenden werden die Grundzüge des Mobilitätskonzepts vorgestellt und ausgewählte zentrale Umsetzungshinweise aufgeführt. Weiterführende Informationen sind auf der Website der Lincoln-Siedlung zu finden (<https://www.lincoln-siedlung.de/mobilitaet>).

Städtebaulicher Vertrag

Um das Ziel eines multimodalen Quartiers umzusetzen, wurde zwischen der Stadt und der Entwicklungsgesellschaft ein städtebaulicher Vertrag geschlossen. In diesem ist festgeschrieben, wie ein auto- und verkehrsreduziertes Wohnen in der Lincoln-Siedlung im Wesentlichen erreicht werden soll. Das Mobilitäts- und Entwicklungskonzept umfasst die folgenden acht zentralen Maßnahmen:

- Mobilitätsmanagement, verortet im Quartier. Beratungs- und Informationsangebot für Bewohner/innen, Vermieter/innen und Bauherren zum Thema Mobilitätsorganisation
- Bereitstellung alternativer Mobilitätsangebote wie z. B. Car- und Bike-Sharing u. a.
- Förderung der Elektromobilität
- Förderung des Fahrradverkehrs
- Förderung des ÖPNV
- Belegungsmanagement für private Stellplätze in Sammelgaragen
- Belegungsmanagement für wohnungsnahe private Stellplätze
- Bewirtschaftung des Stellplatzangebots im öffentlichen Raum

Konsequentes Parkraummanagement und ein reduzierter Stellplatzschlüssel

Die Erschließung des Wohngebiets durch den motorisierten Individualverkehr erfolgt sparsam, und das gesamte Quartier ist als Tempo-30-Zone oder als verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen. Ebenso gibt es einen autofreien Quartiersplatz. Im Fokus der verkehrlichen Erschließung steht nicht der motorisierte Verkehr, sondern der Umweltverbund sowie eine hohe Aufenthaltsqualität innerhalb des Quartiers.

Durch eine Einschränkung- und Verzichtssatzung wurde der Stellplatzschlüssel für die Lincoln-Siedlung deutlich reduziert. Während er nach der Darmstädter Stellplatzsatzung bei Wohngebäuden je Wohneinheit zwischen 0,8 Pkw-Einstellplätzen (Mehrfamilienhäuser u. sonstige Gebäude mit öffentlich geförderten Wohnungen) und 1,4 Pkw-Einstellplätzen (bei Ein- und Zweifamilienhäusern) liegt, verfügt die Lincoln-Siedlung nur über 0,65 Stellplätze oder Garagen pro Wohneinheit. 0,15 der Stellplätze sind wohnungsnah, 0,5 Stellplätze befinden sich in bis zu 300 Metern Fußweg-Entfernung. Die genaue

Ausgestaltung der Einschränkungs- und Verzichtssatzung ist zusammen mit weiteren Dokumenten unter <https://www.darmstadt.de/leben-in-darmstadt/mobilitaet-und-verkehr/verkehrsentwicklung-und-projekte/mobilitaetskonzept-lincoln-siedlung/> zu finden. Verknüpft ist der reduzierte Stellplatzschlüssel mit einer Stellplatzvergabeordnung, in der transparent dargestellt wird, nach welchen Kriterien (z. B. Mobilitätseinschränkungen, CarPooling-Fahrzeuge) die Stellplätze vergeben werden. Darüber hinaus gibt es Parkstände im öffentlichen Straßenraum für Besucherinnen und Besucher. Diese sind vollständig bewirtschaftet, um hier Dauerparken zu vermeiden.

Förderung der Multimodalität

Zur Förderung der Multimodalität wurde ein ganzheitliches Mobilitätskonzept entwickelt und umgesetzt, dass sich aus Push- und Pull-Maßnahmen zusammensetzt. Zu den Push-Maßnahmen zählen restriktive Maßnahmen. Beispielsweise wird die Zahl der Pkw-Stellplätze reduziert, und die vorhandenen werden bewirtschaftet, um die Pkw-Nutzung einzuschränken bzw. zu erschweren. Pull-Maßnahmen hingegen schaffen Anreize, die Verkehrsmittel des Umweltverbundes zu nutzen – beispielsweise ein qualitativer und quantitativer Ausbau des ÖPNV oder die Errichtung von Mobilstationen. So wird eine umweltverträgliche Multi- und Intermodalität gefördert.

Die verkehrliche Erschließung erfolgt schwerpunktmäßig durch die Verkehrsmittel des Umweltverbundes. Alle Straßen im Quartier sind verkehrsberuhigt, d. h. entweder als Tempo-30-Straße oder Spielstraße ausgewiesen. Der Kfz-Verkehr wird entschleunigt und der Aufenthalt im öffentlichen Raum attraktiver. Hinzu kommt, dass das dichteste Wegenetz die Wege für den Fuß- und Radverkehr umfasst, die nicht-motorisierten Verkehrsmittel also priorisiert werden. Weiterhin gibt es innerhalb der Lincoln-Siedlung zwei Straßenbahnhaltestellen, durch die eine gute Anbindung etwa an die Darmstädter Innenstadt und den Hauptbahnhof gewährleistet ist. Im städtebaulichen Vertrag wurde darüber hinaus festgelegt, dass pro Wohneinheit mindestens 2,4 qualitativ hochwertige und gut erreichbare Fahrradabstellplätze eingerichtet werden müssen. Ein eigens entwickelter Leitfaden präzisiert diese Qualitätsanforderungen, die auch im städtebaulichen Vertrag festgelegt sind. Auch hieran wird der Fokus auf den Radverkehr deutlich: Laut Darmstädter Stellplatzsatzung sind bei Wohngebäuden ansonsten keine (bei Ein- und Zweifamilienhäusern) bzw. bis zu zwei (bei Mehrfamilienhäusern u. sonstigen Gebäuden mit Wohnnutzung) Fahrradabstellplätze nachzuweisen.

Um den Bewohnerinnen und Bewohner der Lincoln-Siedlung umfassende Alternativen zum eigenen Auto zu bieten, schafft Darmstadt ein multimodales Verkehrsmittelangebot:

■ ÖPNV-Angebot: zwei Straßenbahnhaltestellen mit drei Straßenbahn-

linien; ergänzend soll zukünftig ein Quartiersbus (e-mobil und On-Demand-Service) eine Verbindung zu den umliegenden Quartieren gewährleisten.

- Carsharing-Angebot eines lokalen Betreibers
- E-Car-Pooling-Fahrzeuge für die Bewohnerschaft: Die Mieterinnen und Mieter können vier Stunden pro Woche gratis auf eines von drei Elektrofahrzeugen zurückgreifen. Geladen werden die E-Fahrzeuge mit Ökostrom, so dass sie im Betrieb klimaneutral sind. Außerdem verfügen alle Fahrzeuge über ein Navigationsgerät und sind mit Kindersitzen ausgestattet.
- Bike-Sharing und ein Lastenradverleihsystem: In der Siedlung gibt es zwei Stationen für Leihräder (derzeit Call-a-Bike). Außerdem steht eins von fünf E-Lastenrädern, die derzeit in Darmstadt unterwegs sind, in der Lincoln-Siedlung. Dieses kann kostenlos entliehen werden.

Umfassendes Mobilitätsmanagement

Im städtebaulichen Vertrag (siehe Webseite der Lincoln-Siedlung) ist auch ein umfassendes Mobilitätsmanagement für die Lincoln-Siedlung festgelegt. Dies umfasst einerseits die bereits oben beschriebenen Bausteine (Parkraummanagement, multimodales Verkehrsmittelangebot) einschließlich Koordination, Vertrieb und Abrechnung der verschiedenen Mobilitätsdienstleistungen. Ergänzt wird es durch eine Mobilitätszentrale für die Bewohnerschaft, Bauherren und Projektentwickler/innen. Neben einer individuellen Mobilitätsberatung können hier bestehende Mobilitäts- und Dienstleistungsservices gebucht werden, und es werden neue Dienstleistungen (z. B. Lieferdienste, Paketannahme etc.) entwickelt. Im städtebaulichen Vertrag ist verankert, dass die Bewohnerschaft darüber hinaus mindestens einmal im Jahr auf einer Versammlung über die bestehenden (auch neuen) Mobilitätsangebote informiert wird.

Finanziert wird das Mobilitätsmanagement nach einer Anschubfinanzierung durch die Stadt mittel- bis langfristig unter anderem über einen Teil der Stellplatzeinnahmen. Auch dies ist durch den städtebaulichen Vertrag geregelt.

Literatur und andere Quellen

- Landeshauptstadt Erfurt (2012): Verkehrsentwicklungsplan Erfurt. Teil Innenstadt – mit Wirtschaftsverkehr. Online verfügbar unter: <https://www.erfurt.de/ef/de/service/mediathek/veroeffentlichungen/2012/117661.html> (Zugriff 28.08.2019)
- Lindenau, Miriam; Böhler-Baedecker, Susanne (2016): Beteiligungsprozesse in der nachhaltigen Stadtverkehrsplanung. Handbuch. Online verfügbar unter: <http://www.sump-challenges.eu> (Zugriff 28.08.2019)
- Rupprecht Consult (Hg.) (2019): Guidelines for Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan. Second Edition. Online verfügbar unter: https://www.eltis.org/sites/default/files/guidelines_for_developing_and_implementing_a_sustainable_urban_mobility_plan_2nd_edition.pdf (Zugriff 4.11.2019)
- Webseite Ch4llenge. Online verfügbar unter: <http://www.sump-challenges.eu/kits> (Zugriff 22.07.2019)
- Webseite Lincoln-Siedlung: Lincoln-Siedlung. Mobilität. Online verfügbar unter: <https://www.lincoln-siedlung.de/mobilitaet> (Zugriff 22.07.2019)
- Wissenschaftsstadt Darmstadt (2015): Durchführungsvertrag zur Umsetzung des Städtebaulichen Vertrages zur Konversion der Lincoln-Siedlung vom 15.12.2015. Online verfügbar unter: https://darmstadt.more-rubin1.de/beschluesse_details.php?vid=291901100016&nid=ni_2017-Stavo-118&suchbegriffe=lincoln&select_gremium=Stavo&select_art=si&status=1&x=7&y=5 (Zugriff 22.07.2019)
- Wissenschaftsstadt Darmstadt (2018): Stellplatzvergabeordnung. Online verfügbar unter: https://www.darmstadt.de/fileadmin/Bilder-Rubriken/Leben_in_Darmstadt/mobilitaet_und_verkehr/verkehrsprojekte/Mobilitaet_Lincoln/Stellplatzvergabeordnung.pdf (Zugriff 22.07.2019)
- Wissenschaftsstadt Darmstadt (2019): Satzung über die Einschränkung der und den Verzicht auf die Herstellung von Stellplätzen oder Garagen in der Lincoln-Siedlung. Einschränkungs- und Verzichtssatzung Lincoln-Siedlung. Online verfügbar unter: https://darmstadt.more-rubin1.de/beschluesse_details.php?vid=272507100304&nid=ni_2016-Stavo-113&suchbegriffe=lincoln&select_gremium=Stavo&select_art=si&status=1&x=6&y=4 (Zugriff 22.07.2019)

9 Überzeugen und motivieren – Mobilitätsmanagement und Kommunikation

Wie Menschen mobil sind und welche Verkehrsmittel sie nutzen, hängt nicht allein von den infrastrukturellen, strukturellen und ökonomischen Voraussetzungen ab, sondern wird auch von personenabhängigen Faktoren (objektive Sachzwänge und subjektive Einstellungen und Werte) bestimmt. Informations-, Kommunikations- und Imagemaßnahmen setzen genau hier an und zielen darauf ab, mit der vorhandenen Infrastruktur ein möglichst großes Potenzial an Nutzerinnen und Nutzern für den Umweltverbund zu gewinnen. Dabei sollen Mobilitätsalternativen und Nutzungsweisen bekannt gemacht und zu einer umweltfreundlichen und gesundheitsfördernden Verkehrsmittelwahl motiviert werden.

Information und Kommunikation ebenso wie Mobilitätsmanagement sind zentrale Bausteine einer kommunalen Verkehrswende, denn der Ausbau der Infrastruktur des Umweltverbundes allein reicht nicht aus, wenn die Nutzer/innen sich aufgrund eingefahrener Mobilitätsroutinen Alternativen zum eigenen Auto nicht vorstellen können oder solche nicht kennen. Oft gibt es auch Unwissenheit und Unsicherheit bei der Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln und neuen Mobilitätsdienstleistungen.

Diese Bausteine sind verhältnismäßig kostengünstig in der Umsetzung und können, werden sie zielgerichtet eingesetzt, einen großen Effekt erzielen. Sie wirken aber insbesondere kombiniert mit weiteren infrastrukturellen und verkehrsplanerischen Maßnahmen.

Im Folgenden werden zwei Beispiele dargestellt, die zeigen, dass sowohl kommunales Mobilitätsmanagement als auch eine direkte Kommunikation mit den (potenziellen) Nutzerinnen und Nutzern dazu beitragen, dass diese über ihr eigenes Verkehrsverhalten nachdenken und Alternativen zum eigenen Auto ausprobieren.

Kommunales Mobilitätsmanagement

Im Rahmen des kommunalen Mobilitätsmanagements übernimmt die Stadtverwaltung als Arbeitgeberin Verantwortung für den von ihr verursachten Verkehr. In Kooperation mit Mobilitätsanbietern und den entsprechenden städtischen Fachplanungen entwickelt sie Maßnahmen, um diesen effizienter, umwelt- und sozialverträglicher zu gestalten. Dabei können beim kommunalen Mobilitätsmanagement verschiedene Bereiche im Fokus stehen und idealerweise integriert betrachtet werden:

- Beschäftigtenmobilität: Wie kann der Weg zur und von der Arbeit möglichst umweltfreundlich zurückgelegt werden?
- Dienstgänge und Dienstreisen: Wie lassen sich klimaschädliche Emissionen auf dienstlichen Wegen reduzieren?
- Fuhrpark: Welche Optimierungen sind beim eigenen Fuhrpark möglich?
- Besuchermobilität: Wie kann der Weg der Besucherinnen und Besucher zu städtischen Institutionen so gestaltet werden, dass sie gut mit dem Umweltverbund anreisen können?

Beispiel: Stadtverwaltung Aachen: Drei wichtige Erfolgsfaktoren für das kommunale Mobilitätsmanagement

■ *Die kommunale Politik und Verwaltungsspitze als Vorbild:* Häufig genießen Fragen zur dienstlich bedingten Mobilität auf der städtischen Agenda keine hohe Priorität. Wichtig ist jedoch, die leitende Ebene innerhalb der Stadtverwaltung von den Vorteilen des Mobilitätsmanagements zu überzeugen. Nur so stellt sie für die Entwicklung und Umsetzung im Betrieb ausreichende zeitliche und finanzielle Mittel zur Verfügung. In Aachen war und ist Mobilitätsmanagement Chefsache. Der Bürgermeister und die Verwaltungsspitzen waren von Beginn an eng in die Konzeptentwicklung eingebunden. In einer «Werkstatt der Führungskräfte» diskutierte man u. a. gemeinsam, welche Ziele im Rahmen des Mobilitätsmanagements verfolgt werden, wie die einzelnen Organisationseinheiten dazu beitragen können, sie zu erreichen, und welche konkreten Maßnahmen nötig sind. Außerdem wurde eine Referentenstelle zum Thema «emissionsfreie Mobilität» eingerichtet. Sie übernimmt auch Aufgaben aus dem Bereich Mobilitätsmanagement (Stadt Aachen o. J.: 18).

■ *Analyse der Mitarbeiter/innenmobilität:* Um wirkungsvolle Maßnahmen zu entwickeln und umzusetzen, müssen die Kernprobleme identifiziert werden. Es muss geprüft werden, welche Lösungsmöglichkeiten überhaupt geeignet sind. Purer Aktionismus wie beispielsweise das Schaffen von Radabstellanlagen ist nicht sinnvoll, wenn die Beschäftigten zu weit vom Arbeitsplatz entfernt wohnen. Ein Jobticket einzuführen wird auf geringe Resonanz stoßen, wenn der Verwaltungsstandort oder der Wohnort der Beschäftigten mit öffentlichen Verkehrsmitteln schlecht angebunden ist. Eine professionelle Wohnstandort- und Erreichbarkeitsanalyse kann aufzeigen, welche Potenziale die verschiedenen Verkehrsmittel haben, um Mitarbeiter/innen optimal zu Arbeitsplatz und Wohnort zu befördern. Dabei wird jeweils bewertet, wie schnell, teuer, gesund und umweltverträglich sie sind. Ebenso existieren gut bewährte Analyseinstrumente für die Bereiche Geschäftsreisen und Fuhrpark. Auch die Stadt Aachen hat ihr Mobilitätsmanagementkonzept auf Basis umfangreicher Analysen in Kooperation mit Externen (z. B. der IHK Aachen sowie Mobilitätsberatern) entwickelt. Um die Bedürfnisse und Wünsche der Beschäftigten aufzunehmen, befragte man in den Jahren 2009 und 2018 Mitarbeiter/innen jeweils zum Pendler- und Dienstreiseverhalten. Die Erkenntnisse aus den Befragungen helfen einerseits dabei, Maßnahmen und Handlungsempfehlungen zu entwickeln. Andererseits sind sie ein gutes Instrument, will man erfahren, inwieweit sich das Mobilitätsverhalten der Beschäftigten verändert hat. In der Fortschreibung des Mobilitätsmanagement-Konzepts der StädteRegion Aachen von 2018 ist festgelegt, dass die Mitarbeiter/innen alle fünf Jahre zur dienstlichen Mobilität und zum

Pendlerverhalten befragt werden sollen. Die bereits umgesetzten Maßnahmen können so evaluiert werden, und man erhält gleichzeitig Impulse, in welchen Bereichen weiterer Verbesserungsbedarf besteht.

■ **Mobilitätsmanagement als kontinuierlicher Prozess:** Die Entwicklung eines Mobilitätsmanagement-Konzepts sollte keine einmalige Handlung sein. Wenn es bereits bestehende Managementsysteme im Betrieb gibt (z. B. Qualitäts-, Energie-, Nachhaltigkeits- oder Gesundheitsmanagement), kann das Mobilitätsmanagement dort integriert werden, um mögliche Synergien zu nutzen. In Aachen gibt es seit 2018 einen ausgebildeten Mobilitätsmanager, der zum einen für den Bereich Information und Marketing im Bereich dienstliche Mobilität zuständig ist. D. h. er informiert und berät die Beschäftigten der Stadtverwaltung kontinuierlich, wie Dienstreiseplanung und -organisation verbessert und wie möglichst die Verkehrsmittel des Umweltverbundes genutzt werden können. Zum anderen zählt die dezernatsübergreifende Vernetzung der Akteure bei mobilitätsrelevanten Fragestellungen zu seinen Aufgaben. Kontinuität bedeutet jedoch auch, als erstes Basismaßnahmen umzusetzen (z. B. diebstahlsichere, überdachte und barrierefreie Abstellmöglichkeiten für Fahrräder). Andere Maßnahmen brauchen einen längeren Planungsprozess (z. B. bessere Anbindung des Standorts mit öffentlichen Verkehrsmitteln).

Beispiel: Stadtverwaltung Aachen: Verzicht auf die Nutzung von Privatfahrzeugen für dienstliche Zwecke

Dies ist ein konkretes Beispiel für Maßnahmen, die die Stadt Aachen im Rahmen eines kommunalen Mobilitätsmanagements ergriffen hat. Während nach dem Landesreisekostengesetz NRW Dienstreisen und -gänge vorrangig mit öffentlichen Verkehrsmitteln durchgeführt werden sollen, kann bei «Vorliegen eines triftigen Grundes» davon abgewichen werden. In der Praxis bedeutet dies, dass insbesondere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Stadtverwaltung häufig auf den privaten Pkw zurückgreifen, wenn sie dienstlich unterwegs sind. Die Kommunen müssen so keinen eigenen Fuhrpark vorhalten, und den Beschäftigten werden die Kosten erstattet. Das ist insbesondere bei älteren Fahrzeugen lukrativ.

Diese gängige Praxis hat jedoch hinsichtlich der Umweltwirkungen Nachteile: Im Vergleich zur Nutzung des Umweltverbundes fallen höhere Emissionen an. Außerdem sind diese Privatfahrzeuge häufig größere Fahrzeuge mit einem höheren Kraftstoffverbrauch, als er für den eigentlichen Weg notwendig wäre. Darüber hinaus sind die Beschäftigten «gezwungen», auch den Weg zur Arbeit mit dem Privat-Pkw zurückzulegen, muss der Privatwagen im Laufe des

Arbeitstages dienstlich genutzt werden. Die Stadt Aachen hat beschlossen, den Einsatz von Privatwagen möglichst auf null zu reduzieren. So wurde im August 2018 die Dienstanweisung für den Außendienst aktualisiert. Sie besagt nun, dass «vorrangig der ÖPNV für Dienstgänge und Dienstreisen genutzt werden soll» (StädteRegion Aachen 2018: 10). Sollte das nicht möglich sein, so kann man ein Dienstfahrzeugs bzw. Car- und Bikesharing-Angebot nutzen. Nur mit ausdrücklicher Genehmigung des Vorgesetzten kann man nun noch den Privatwagen einsetzen. Um das noch unattraktiver zu machen, gilt mittlerweile, dass Fahrtkosten mit dem Privatauto nicht mehr erstattet werden (Webseite Aachener Nachrichten 2017).

Gleichzeitig wurden Maßnahmen ergriffen, die die Alternativen zum Auto attraktiver machen – nicht nur für dienstliche, sondern auch für private Zwecke. Wie in vielen anderen Stadtverwaltungen gibt es auch in Aachen ein Jobticket für die Beschäftigten, so dass diese je nach Verkehrsunternehmen bzw. Verkehrsverbund eine kostengünstigere Zeitfahrkarte erwerben können. Beschäftigte dürfen das dienstliche JobTicket in Aachen nur dann privat nutzen, wenn sie sich mit einem monatlichen Eigenanteil an den Kosten beteiligen. Dieses Jobticket ist mittlerweile jedoch eine umfassende Mobilitätskarte geworden, mit der auch Pedelecs von Velocity sowie Carsharing-Fahrzeuge – dienstlich und privat – genutzt werden können.

Eine Evaluation der ergriffenen Maßnahmen steht noch aus. Es ist aber schon erkennbar, dass zwei Faktoren eine hohe Akzeptanz bei den Beschäftigten fördern: wenn der Personalrat, der das neue Mobilitätskonzept der Stadtverwaltung unterstützt, frühzeitig und transparent eingebunden wird, und wenn die Stadtverwaltung verpflichtend durchsetzt, dass ausschließlich der Umweltverbund bzw. ein E-Pool-Fahrzeug für Dienstfahrten genutzt werden müssen. In Einzelfällen sollte sie aber nachsichtig sein.

Aktive und zielgruppenspezifische Mobilitätsberatung

Insbesondere in ländlichen Räumen ist ein umfassendes Marketing für öffentliche Verkehrsmittel nötig: Hier werden motorisierte Fahrzeuge sehr oft genutzt. Die äußeren Rahmenbedingungen (Parkplatznot, Stau), die im städtischen Raum vorherrschen und zumindest teilweise den Impuls geben, öffentliche Verkehrsmittel zu nutzen, existieren auf dem Land nicht. Gleichzeitig müssen manche öffentlichen Mobilitätsangebote erklärt werden (z. B. flexible Bedienformen), damit die potenziellen Nutzerinnen und Nutzer die Bedingungen und Funktionsweisen kennen.

Gute Erfahrungen hat man mit dem dialogorientierten Marketing (z. B. individualisiertes Marketing – IndiMark von Socialdata) gemacht, das im Wesentlichen aus drei Phasen besteht:

- **Motivationsphase:** Zunächst werden alle Haushalte in einem abgegrenzten Gebiet angesprochen. Sie sollen motiviert werden, ihre Verkehrsmittelwahl zu überdenken.
- **Informationsphase:** Ist erkennbar, dass und inwieweit die Menschen ihr Verkehrsverhalten ändern möchten, werden verschiedene Gruppen gebildet. Für jede Gruppe gibt es spezifische Informationen. Damit unterscheidet sich das Dialogmarketing deutlich von einer breit angelegten Werbeaktion, die wahllos Werbematerial versendet. Im Idealfall wird es in dieser Phase auch eine individuelle Mobilitätsberatung geben.
- **Phase der Systemerfahrung:** Neben den bloßen Informationen ist es wichtig, dass die potenziellen Neukund/innen auch Praxiserfahrungen sammeln. Jetzt werden beispielsweise für einen begrenzten Zeitraum kostenlose ÖPNV-Tickets ausgegeben.
Änderungen im Mobilitätsverhalten sind nicht allein durch Informationen zu erreichen. Genauso wichtig ist eine zielgruppenspezifische Ansprache (Adler/Sedlak, 2018: 10 f.) Eine andere Art von Mobilität muss positiv erlebt werden. Aus diesem Grund sollte zu Beginn genau analysiert werden, welche Zielgruppe mit welchen Angeboten angesprochen werden kann.

Beispiel: Neubürgerpaket in der Stadt Aachen

Aus der Mobilitätsforschung ist bekannt, dass das eigene Mobilitätsverhalten in der Regel kaum und wenn erst bei Umbrüchen im Leben (z. B. Wohnortswechsel) hinterfragt wird. Genau hier setzt das Paket von Informationen an, welches die Stadt Aachen ihren Neubürgerinnen und Neubürgern bei deren Anmeldung zum Willkommensgeschenk macht. Es ist Teil des Luftreinhalteplans, wurde aufgrund eines Beschlusses des Mobilitätsausschusses der Stadt zusammengestellt und umfasst Orientierungen (wie die Broschüre «Aachen clever mobil. Unterwegs mit Rad, Pkw, Bus, Bahn oder zu Fuß», einen Liniennetzplan von Aachen, einen Taktfahrplan des regionalen Bahnverkehrs, Tarifinformationen des Verkehrsverbundes) und Mobilitätsgutscheine (wie eine Monatsfreifahrkarte für den ÖPNV und Carsharing-Vergünstigungen).

Beispiel: Dialogmarketing im Kreis Euskirchen

Der Kreis Euskirchen war eine von acht Regionen in Europa, die im Rahmen des EU-Projekts «Smart Move» eine Kommunikationskampagne zur Förderung des ÖV umgesetzt haben. Sie basiert methodisch auf dem Dialogmarketing.

Der Kreis Euskirchen (187.000 Einwohner/innen) besteht aus elf Kommunen, deren Einwohner/innenzahl jeweils zwischen 4.000 und 56.000 liegt.

Im Rahmen des Dialogmarketings sollten mindestens 500 Teilnehmerinnen und Teilnehmer beraten werden. Zunächst versandte man ca. 5 300 Informationsschreiben. Allerdings war der Rücklauf auf diese Ansprache niedriger als erwartet, so dass telefonisch nachgefasst werden musste, um die insgesamt geplante Interessentenzahl von 500 Personen zu erreichen. Die persönliche Ansprache war erfolgreich. Insgesamt 275 Personen erhielten eine telefonische Beratung und weitere 252 Personen darüber hinaus ein maßgeschneidertes Informationspaket.

Neben den individuellen Beratungen fand außerdem ein Bustraining für (ältere) Menschen statt, bei dem z. B. Sicherheitsaspekte (sicherer Stand im Fahrzeug, Rollator-Nutzung) vermittelt wurden. Das verband man mit einem touristischen Ausflug. Förderlich bei der Ansprache war hier der Kontakt zu lokalen Seniorennetzwerken.

Ein weiterer Baustein der aktiven Mobilitätsberatung ist der Mobilitätscheck. Da die Menschen vor Ort selbst am besten wissen, wie ihre Alltagswege beschaffen sind und wo Probleme bestehen, insbesondere Schwachstellen auf dem Weg zur Haltestelle, wurde ein Dialog zwischen Bürgerinnen und Bürgern sowie der Stadtverwaltung (Planungs-, Tiefbau- und Ordnungsamt) angeregt. Einerseits konnten auf diesem Weg punktuelle Probleme im Fußwegenetz behoben werden. Andererseits haben die Bürgerinnen und Bürger erfahren, dass ihre Anregungen ernst genommen werden, denn die Probleme wurden schnell behoben.

Darüber hinaus war der lokale ÖPNV-Betreiber auf zahlreichen regionalen Veranstaltungen mit einem Infostand präsent. So konnten die Menschen vor Ort eine persönliche Mobilitätsberatung erhalten.

Abschließend bleibt festzuhalten, dass – auch beim Dialogmarketing – die erste Ansprache potenzieller Nutzerinnen und Nutzer am schwierigsten ist. Hier ist es wichtig, intensiven persönlichen Kontakt herzustellen. Ist dieser aber erst einmal geknüpft und das Interesse bei den bisherigen Nichtnutzerinnen und Nichtnutzern geweckt, bietet die aktive Mobilitätsberatung hohe Chancen, Neukund/innen zu gewinnen. In einem Pilotprojekt in Österreich ergab die anschließende Evaluation, dass durch direktes Marketing die Fahrgastzahlen um 10 bis 15 Prozent gesteigert werden konnten (SmartMove Konsortium: o. J.). Und auch im Kreis Euskirchen lassen sich positive Entwicklungen festhalten: Neben einem höheren Bekanntheitsgrad der verschiedenen ÖPNV-Angebote im Kreis gab etwa ein Drittel der Teilnehmerinnen und Teilnehmer an, den ÖPNV häufiger zu nutzen als bisher. Auch in Bezug auf die Nutzerzahlen brachte die SmartMove-Kampagne positive Ergebnisse. Während in Kommunen des Kreises, die sich nicht an der SmartMove-Kampagne beteiligt haben, die Nutzung der taxiBusse um rund zwei Prozent abgenommen hat, kann man in den teilnehmenden Kommunen eine Steigerung um rund 15 Prozent verzeichnen (Webseite SmartMove).

Nähere Informationen zu diesem Projekt im Allgemeinen und zur aktiven Mobilitätsberatung (z. B. Ablauf und Inhalte der Kampagne) im Kreis Euskirchen im Besonderen sind auf der Projektwebseite <http://smartmove-project.eu> zu finden.

Literatur und andere Quellen

- Adler, Michael; Sedlak, Robert (2018): Bitte wenden! Mit Kommunikation zu einer Verkehrswendekultur in unseren Städten – eine Anleitung in neun Schritten. Online verfügbar unter: https://www.boell.de/sites/default/files/boell.brief_go7_bitte_wenden.pdf?dimension1=division_kpse (Zugriff 05.09.2019)
- SmartMove Konsortium (o.J.): Umsteigen! Aktive Mobilitätsberatung zur Intensivierung der Nutzung von Bus und Bahn in ländlichen Regionen. Online verfügbar unter: https://www.nasa.de/fileadmin/content/04_projekte/01_forschungsprojekte/03_smartmove/pdf/Smartmove_Brochuere_DE.pdf (Zugriff 24.07.2019)
- Stadt Aachen (o.J.): Masterplan Green City. Die Maßnahmen des «Sofortprogramms Saubere Luft 2017-2020» für Aachen. Online verfügbar unter: http://www.aachen.de/DE/stadt_buerger/verkehr_strasse/verkehrskonzepte/Green-City-Plan/GreenCityPlan-klein.pdf (Zugriff 05.09.2019)
- StädteRegion Aachen (2018): Betriebliches Mobilitätsmanagement-Konzept der StädteRegion Aachen. Online verfügbar unter: https://www.staedtereion-aachen.de/fileadmin/user_upload/Betriebliches_Mobilitaetsmanagement-Konzept_der_StaedteRegion_Aachen.pdf (Zugriff 05.09.2019)
- Webseite Aachener Nachrichten (2017): In der Verwaltung haben Privatautos ausgedient. Online verfügbar unter: https://www.aachener-nachrichten.de/lokales/aachen/in-der-verwaltung-haben-privatautos-ausgedient_aid-30794531 (Zugriff 05.09.2019)
- Webseite Smart Move: www.smartmove-project.eu (Zugriff 24.07.2019)

10 Mobilität für alle! – Wie die Verkehrswende allen eine umweltschonende Mobilität ermöglicht

Die kommunale Verkehrswende zielt darauf ab, *allen* Menschen eine zukunftsfähige Mobilität zu ermöglichen wenn sie wichtige Orte erreichen möchten beispielsweise zur Erwerbsarbeit, Versorgungsarbeit für andere, zum Einkaufen, für Besorgungen oder persönliche Freizeit – und zwar mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes (also zu Fuß, mit dem Rad, mit Bussen und Bahnen sowie Taxi und Carsharing) anstatt mit dem motorisierten Individualverkehr. Die Personenmobilität soll umwelt-schonend und gender-responsiv gestaltet werden,¹² die gesellschaftliche Teilhabe aller ermöglichen und gleichstellungswirksam¹³ sein.

Die Problemlage

Die Lebenslagen der Menschen sind unterschiedlich und ungleich. Daraus resultieren oft soziale Ungerechtigkeiten. Auch die Mobilitätschancen sind sozial, gender-bedingt und räumlich ungleich verteilt. Die Mobilitätsbedürfnisse von Frauen, von Versorgenden, von Kindern, Jugendlichen und alten Menschen, von Einkommensschwachen sowie von Menschen mit Behinderungen werden häufig nicht angemessen berücksichtigt.

- 12 Gender meint die gesellschaftlichen Geschlechterverhältnisse und damit jenes Gliederungsprinzip, das eine Gesellschaft so strukturiert, dass dominante Vorstellungen von «Maskulinität» und «Femininität» zustande kommen und diese asymmetrisch bewertet werden. Männer, Frauen und andere Geschlechter werden so in den mit gesellschaftlichen Geschlechterverhältnissen angelegten Hierarchien positioniert und mit diesen konfrontiert. Entsprechend sind nicht «Unterschiede qua sexus» das Problem, sondern die «Unterschiede der Bedingungen für Menschen und der Definitions- und Gestaltungsmacht qua Gender». Gender erfordert die Betrachtung «beider Seiten» (die Positionierungen in Relation): von sowohl des Marginalisierten als auch des Marginalisierenden («Verursacherprinzip», «Push- und Pull-Strategie»). So ist stets eine kritische Auseinandersetzung mit «institutionalisiertem Androzentrismus» erforderlich: mit den schwer zu erkennenden impliziten Genderhierarchisierungen, die in Fachbegriffen, fachlichen Annahmen, Kategorien, Methoden, «Rationalitäten» eingeschrieben sind. Ohne deren aktive Genderreflexion («Genderresponsivität») reproduziert man unbewusst («gender-blind») «Normen [...], die den «weißen» heterosexuellen «Mittelklasse-Mann» als «neutralen und objektiven» Standard setzen» (Leitner 2010). Damit erneuert man die Unterordnung und Externalisierung dessen, was dem gesellschaftlich «Weiblichen» zugeschrieben wird, als Abweichung (z. B. «besondere» Belange), als «Zusätzliches» (z. B. «auch für Frauen»), als außerhalb des «Eigentlichen» (des Sachzusammenhangs, des Politikgegenstands o. Ä.) bzw. «für das Ganze» (die Politik für den demokratischen Souverän, das Handlungsfeld o. Ä.) unmaßgeblich. Planen für alle bedeutet somit, fachliche Unobjektivitäten aufgrund von Maskulinitätsorientierungen, die den Anspruch auf «wissenschaftliche Objektivität» und «allgemeine Nützlichkeit» erheben wollen, nicht zu befördern.
- 13 Die Gebote des Gender-Mainstreamings verlangen von allen Fachpolitiken und Handlungsfeldern (somit auch von Verkehrs-, Stadtplanung etc.) aktive fachliche positive Beiträge zu Gleichstellung der Geschlechter. Sie wurden in Deutschland verankert im Jahr 2000 als «durchgängiges Leitprinzip» in § 2 der Gemeinsamen Geschäftsordnung (GGO) der Bundesministerien (danach auch in den Bundesländern, auch geltend für die Kommunen) und als rechtliche Grundlage in § 4(1) Bundesgleichstellungsgesetz von 2015 (BgleiG).

Bei der integrierten Stadt- und Verkehrsplanung für die kommunale Verkehrswende kommt es darauf an, diese bislang oft strukturell ausgeblendeten Bedarfe benachteiligter Bevölkerungsgruppen analytisch und konzeptionell differenziert zu adressieren und die Verkehrsplanung daran auszurichten. Nur dann kann eine «Mobilität für alle» unabhängig von ihren individuellen Eigenschaften, Einschränkungen oder Möglichkeiten als Teilhabe am gesellschaftlichen Leben gerecht gestaltet werden.

Dieser Grundsatz wird im Folgenden an vier unterschiedlichen Zugängen verdeutlicht.

Verkehrsplanung ohne gender-bedingte strukturelle Ausblendungen

In Deutschland leben 49 Prozent Männer und 51 Prozent Frauen. Wegen der immer noch vorherrschenden gesellschaftlichen Rollenzuschreibungen, insbesondere der geschlechtsspezifischen Arbeitsteilung in Erwerbs- und in Versorgungsarbeit, unterscheiden sich oft die Mobilitätsbedarfe von Männern und Frauen grundlegend.

Gesellschaftlich dominiert ein (modifiziertes) «Ernährer»-Modell. Wenn sie Mütter werden «verdienen» Frauen eher in Teilzeit «mit», während Männer «vollzeitversorgungsarbeitsuntätig» und -erwerbstätig sind. Daran ausgerichtet sind die gesellschaftlichen Verhältnisse, insbesondere das Steuer-, Renten-, und Erwerbssystem sowie das Gesundheits- und Kinderbetreuungssystem. Diese Systeme stützen Gendermodelle, die sich am biologischen Geschlecht orientieren. So generieren sie einen «Gender Care Gap».¹⁴ Jedoch: In Vollzeit Erwerbstätige (meist Frauen ohne Kinder und Männer) und Teilzeitbeschäftigte haben unterschiedliche Mobilitätsbedarfe. Noch anders sind die Bedarfe als «Care-Worker» des Haushalts, wenn zum Kümmern um die eigene Versorgung noch das Kümmern um andere Personen dazukommt: um den/die Partner/in, kleine Kinder, ältere Menschen u. a.

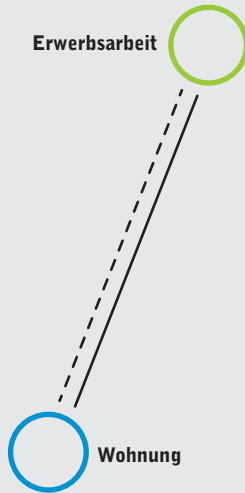
Das Problem: Der vorherrschende Androzentrismus der Planung bewirkt die Ausblendung der damit verbundenen Mobilitätsbedarfe (siehe oben und folgende Abb.), von Frauen wie Männern. Diese Art von Verkehrsplanung orientiert sich am alltäglichen Mobilitätsmuster eines mittelalten, in Vollzeit erwerbstätigen, dabei jedoch anders als Frauen weitgehend versorgungsuntätigen Mannes, das nur darin besteht, werktags morgens von der Wohnung zur Erwerbsarbeit zu kommen und nachmittags

¹⁴ Mit «Gender Care Gap» (auch «Geschlechter-Sorge-Lücke») bezeichnet der 2. Gleichstellungsbericht der Bundesregierung die Ungleichheit der Chancen von Männern und Frauen, auf Versorgungsarbeit durch einen Partner bzw. eine Partnerin zurückgreifen bzw. diese selber übernehmen zu können, als Problem gleicher Verwirklichungschancen. Eine Politik, die «den Wünschen vieler Menschen entspricht, selbst im Lebensverlauf Sorgearbeit zu leisten und dennoch dauerhaft einer existenzsichernden Beschäftigung nachzugehen», stehe noch aus. «Politik sollte Rahmenbedingungen dafür schaffen, dass eine partnerschaftliche Verteilung dieser Arbeit für Frauen und Männer gleichermaßen attraktiv ist.» Vgl. Deutscher Bundestag (2017). Noch einfacher ausgedrückt: «Eine erfolgreiche Gleichstellungs-Politik muss dafür sorgen, dass sich Frauen und Männer Erwerbs-Arbeit und Sorge-Arbeit in Zukunft gerechter teilen können.» BMFSFJ (2019).

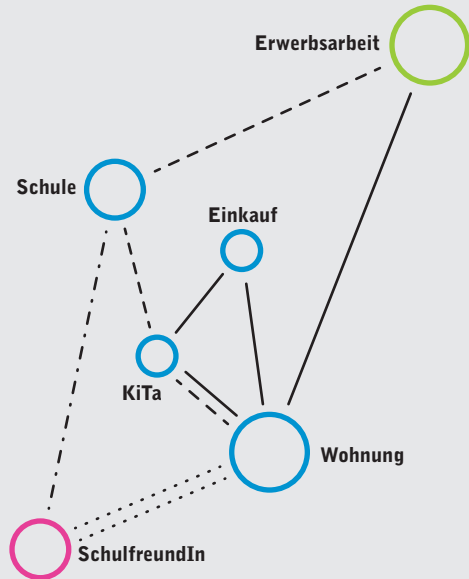
Abb.: Was ist Mobilität?

Differenz des Verständnisses vor dem Hintergrund verschiedener Arbeitsalltage mit weitreichenden Konsequenzen

Mobilität des Nur-Erwerbsarbeits-Alltags



Mobilität des Gesamt-Arbeits-Alltags



Quelle: Spitzner, Meike; Beik, Ute (1996)

zurück. Hinzu kommen vielleicht noch berufliche Dienstwege sowie persönliche Freizeitwege von und zur Wohnung nach Feierabend.

Rund 91 Prozent aller Väter im Alter von 18 bis 64 Jahren waren im Jahr 2017 erwerbstätig, davon 94 Prozent in Vollzeit. Dagegen gingen nur 71 Prozent der Mütter einer Erwerbstätigkeit nach, davon nur 34 Prozent in Vollzeit. Statistisch nicht ausgewiesen bleibt, welche Teil- oder Vollzeitversorgungsarbeit sie je zudem zu leisten hatten.¹⁵

Wenn Frauen sich innerhalb dieser Rollenmodelle neben ihrer Erwerbsarbeit zusätzlich um den Haushalt, das Einkaufen und die Versorgung, ggfs. auch Dritter, mit den dafür erforderlichen Begleitwegen kümmern, sind ihre Mobilitätsbedürfnisse sehr viel komplexer: Sie müssen in meist knappen Zeitfenstern vieles erledigen und oft in raumzeitlich anspruchsvollen Wegeketten alle die von ihnen zu erledigenden Aufgaben «unter einen Hut bringen» (vgl. obige Abb.).

15 «Als Väter und Mütter werden im Mikrozensus Personen gezählt, die mit ihren Kindern im selben Haushalt wohnen. Die hier betrachtete realisierte Erwerbstätigkeit berücksichtigt nur Väter, die ihrer Erwerbstätigkeit tatsächlich nachgehen und nicht in Elternzeit sind. 0,5% aller Väter zwischen 18 und 64 Jahren befanden sich 2017 in Elternzeit.» (Destatis 2019).

Eine kommunale Verkehrswende sollte allen Menschen eine Mobilität ohne eigenes Auto ermöglichen. Besonders in Haushalten mit kleinen Kindern herrscht häufig die Einstellung vor: «Das funktioniert doch nur mit einem Auto». Wer dem entgegensteuern will, tut gut daran, solche Analysen der Unterschiedlichkeit von Bedingungen und den daraus resultierenden Mobilitätsbedürfnissen, gerade der Reproduktionsarbeitsmobilität (Spitzner/Beik 1995, 1999), zu reflektieren. Mit einer gender-responsiven Verkehrsplanung sollten die kommunalen Mobilitätslösungen durch entsprechende Qualitäten und Angebote im Umweltverbund darauf ausgerichtet werden (Striefler 1998).

Das Beispiel aus Darmstadt aus dem Jahr 2001 (160.000 Einwohner/innen) kann auch heute noch als gutes Beispiel für eine gender-responsive kommunale Verkehrsplanung gelten. Es zeigt vorbildhaft, wie *systematisch* in Konzept, Verfahren, Ermittlung der maßgeblichen Daten, Methoden und Beteiligung Verkehrsplanung gezielt im Sinne einer «Verkehrsplanung für alle» verbessert werden kann.¹⁶ Da die Sanktionierungsqualität hinsichtlich der Umsetzung des Gender-Mainstreamings in der Verkehrsplanung Mitte der 2000er Jahre stark zurückgegangen ist, sind seither kaum noch (und nie mehr so systematisch) gender-responsive kommunale Verkehrsplanungen entwickelt worden. Letztlich umgesetzt wurde davon in Darmstadt nichts. Gleichwohl gilt: Umgesetzt werden müsste es überall.

Beispiel: Eine nicht androzentrische kommunale (ÖPNV-)Verkehrsplanung in Darmstadt

Bei der kommunalen (ÖPNV-)Verkehrsplanung in Darmstadt (2001) berücksichtigte man als zentralen Indikator für die Chancengerechtigkeit aller Bevölkerungsgruppen die Mobilitätsbedarfe *unterschiedlichster Lebenssituationen* von Frauen. Als Ausgangspunkt für Verkehrs-/ÖPNV-Planung wurden die Mobilitätsbedarfe für Erwerbs- und für Versorgungsarbeit differenziert ermittelt.

Grundlage dafür waren Mobilitätstagebuchprotokolle mit nicht androzentrischen Wegezweck-Kategorien, aller Wege und nicht hierarchisiert durch die nach Lebenslagen und Ortsteiltypus (innenstadtnah und Randlage) ausgewählten Frauen. Außerdem ermittelte man die Faktoren, die Verkehrsaufwand zu ihren Lasten generieren: insbesondere das Wohnumfeld (die städtebauliche Integration der Siedlung, die Umgebungsqualität hinsichtlich Bedrohungsfreiheit vor struktureller maskuliner Gewalt im öffentlichen Raum, die Sozialstruktur zum Feststellen ihrer Ausweichoptionalitäten etc.).

Eine qualitative Bewertung des ÖPNV-Angebots hinsichtlich seiner Gebrauchsfähigkeit und der baulich-räumlichen Situationen ergänzte die quantitativen Analysen.

¹⁶ Als systematische konkrete Anleitung zum Verfahren, bis heute hochaktuell: Netzwerk «Frauen in Bewegung»; Bündnis 90/ Die Grünen, Bundesvorstand und BAG Verkehr (Hg.) (1997).

Parallel zu den Erhebungen wurden problemorientierte Gruppendiskussionen, Expertinnengespräche und öffentliche Stadtteil-Frauenversammlungen als adäquate Beteiligungsformate eingesetzt. Die Verbindlichkeit gegenüber den Befragten wahrte man durch die Erstellung eines Anforderungskatalogs, konkrete Empfehlungen und die Entwicklung modellhafter Konzepte.

Eine Verkehrsplanung, die sich am Gemeinwohl orientiert und eine «Mobilität für alle» ermöglichen will, setzt voraus, dass die nicht gender-responsive Orientierung vieler Mobilitätsbedingungen, Maßnahmen und Verkehrspolitik systematisch erfasst und abgebaut wird. Dies ermöglicht eine systematische Gendergleichstellungs-Verträglichkeitsprüfung (Gender Impact Assessment – GIA) (Spitzner/Turner/Hamilton 2006). Sie kann dazu beitragen, die Gendereinseitigkeiten der strukturell androzentrischen Orientierung «allgemeiner» Politiken zu beheben. Die sieben Dimensionen der Gendergleichstellungs-Verträglichkeitsprüfung (siehe folgende Abb.) sind für die Praxis operationalisierbar anhand ihrer jeweiligen Unterdimensionen. Das haben prototypische Anwendungen in verschiedenen Handlungsfeldern netzgebundener Infrastruktursysteme, Raumtypen und global kulturspezifischen Verkehrskontexten gezeigt (Spitzner et al. 2019/im Erscheinen, insb. Kapitel 5).

So kann im Verkehrsbereich systematisch erfasst werden, ob

- die Planung bei Benennung des Problems die Ursache und Wirkung nicht geschlechtshierarchisch umkehrt und etwa aus dem Problem «Bedrohung durch problematische Maskulinität» plötzlich ein «Frauen-Angst-Problem» macht (Genderdimension GD 1) (Becker 2008 sowie Hofer 2018);
- z. B. im Nahverkehrsplan die räumlichen Relationen und die zeitlichen Bedarfe versorgungsökonomischer Mobilität zugrunde gelegt, mit Daten erfasst und bedient werden (GD 2);
- die Prioritäten, wie sie in kommunalen Verkehrsplanungen und -investitionen gesetzt werden, tatsächlich nicht gendereinseitig gewählt werden (GD 4);
- verkehrliche Entscheidungen sachlich-objektiv durch adäquaten Einbezug von Genderexpertise statt genderblind getroffen werden (GD 6) (vgl. auch Spitzner et al 2007);
- die Fußwegenetzplanung auch ein akzeptables Nachtfußwegenetz bedenkt und Haltestellenauslegungen und -zuwegungen struktureller maskuliner Gewalt im öffentlichen Raum Rechnung tragen (GD 7) usw.

Gender Impact Assessment (GIA)

Das Gender Impact Assessment (GIA) ist eine systematische Gendergleichstellungs-Verträglichkeitsprüfung in sieben Dimensionen.

1. Symbolische Ordnung/Zuschreibung und Bewertung, Positionierung, Priorisierung (Spitzner/Turner/Hamilton 2006)

- Zuschreibung zu «Männlichkeit»/«Weiblichkeit» sowie qua sex
- Abspaltung von Gegenstandsdimensionen/de-Kontextualisierung von sozial-räumlichen, -zeitlichen u. a. Zusammenhängen)
- Überbewertung des Maskulinen, Abwertung des Femininen, entsprechende Prioritäten-Setzungen
- Hierarchisierende Überbeleuchtung bzw. Ausblendung
- Instrumentalisierung des gesellschaftlich «Weiblichen»

2. Krise der Versorgungsökonomie

- Zuschreibung/Abweisung qua Geschlechtsrolle
- Verteilung der Caring-Kosten und Caring-Benefits
- Ausblendung als ökonomischer Sektor aus «der Ökonomie»
- versorgungsökonomisch ineffiziente Infrastruktur-Planung und Infrastruktursystem-Gestaltung
- Vulnerabilität des versorgungsökonomischen Sektors (z. B. Nicht-Substituierbarkeiten, Verschiebbarkeit etc.)
- Logik und Kriterien der Versorgungsökonomie
- Instrumentalisierung als Externalisierungs-Reservoir

3. Erwerbsökonomie/Einkommen/Vermögen

- horizontale und vertikale Segregation
- Einkommens- und Vermögensverhältnisse
- Sicherung ihres Gemeinwohl-Beitrags und Verhältnismäßigkeit gegenüber basalen gesellschaftlichen Ökonomien (Versorgungs-, Eigen-, Gemeinwesen-Ökonomie)

4. Öffentliche Infrastrukturen/Resourcen

- Öffentlicher Raum: Zueignung, Enteignung
- Öffentliche Haushalte und Gemeinwesen-Ökonomie
- makroökonomische Maßnahmen und Strategien
- infrastruktureller Service

5. Definitionsmacht-Verhältnisse/Institutionalisierter Androzentrismus

Nicht-Relativierung bisheriger Zugänge und Kategorien bei:

- Problemwahrnehmung
- Gegenstandsdefinition
- Konzeptualisierung
- Framing
- zentralen Begrifflichkeiten
- Methoden
- Kategorien
- Wissensproduktion
- Schlußfolgerungen
- Richtung von Maßnahmen

6. Gestaltungsmacht auf Akteursebene/(Nicht-)Repräsentanz öffentlichem Gleichstellungsinteresse in Entscheidungsprozessen/-gremien

Ausgrenzung von Genderexpertise, androzentrische Einschlüsse bei:

- Wissensproduktion
- Wissensrezeption
- Konzeptualisierung
- Verfahren
- Entscheidungen

7. Privacy/Selbstbestimmung/Gesundheit

Strukturelle maskuline Gewalt (Übergriffllichkeit verbal, körperlich, gestisch etc.), Objekt-Bezug zu Frauen

- institutionalisierte Sanktionierung und öffentliche Sanktionierungsqualitäten dagegen
- (Nicht-) Inklusive Bedingungen
- gesellschaftliche Organisation von Sexualität, Gesundheit, Körperlichkeit

Einkommensschwache vor sozialer Ausgrenzung schützen

In unserem Gesellschaftssystem leben «Reiche» und «Arme». Im Jahr 2015 charakterisierte die Bundesregierung 4,4 Prozent der Bevölkerung als von «erheblichen materiellen Entbehrungen betroffen».¹⁷ Die Armutsrisikoquote lag in Deutschland im Jahr 2014 über 15 Prozent, und zwischen 2013 und 2015 haben in Deutschland 7

¹⁷ BMAS - Bundesministerium für Arbeit und Soziales (Hrsg.) (2017): Armut wird dabei im Wesentlichen als ein Mangel an Mitteln und Möglichkeiten verstanden, das Leben so zu leben und zu gestalten, wie es in unserer Gesellschaft üblicherweise auf Basis des historisch erreichten Wohlstandsniveaus möglich ist. Reichtum ist im Gegensatz dazu eine Lebenslage, in der die Betroffenen weit überdurchschnittliche Entfaltungs- und Gestaltungsmöglichkeiten haben (aus dem Armuts- und Reichtumsbericht).

bis 8 Millionen Personen Leistungen aus den Mindestsicherungssystemen bezogen.¹⁸ Viele Menschen müssen sich materiell einschränken und streng auf jeden Euro und Cent achten. Darum sollte sich die kommunale Verkehrswende diesen sozial ungleichen Verhältnissen stellen, sozialer Exklusion entgegenwirken und danach streben, auch Einkommensschwachen eine hinreichende Mobilität zu gewährleisten. Vor allem indem die kommunalen Bedingungen für das sehr preiswerte Zufußgehen und Radfahren verbessert werden und indem diesem Personenkreis ein bewusst sehr preiswertes Sozialticket für den ÖPNV angeboten wird. Solche Sozialtickets gibt es vielerorts.¹⁹ Die Kommunen und der Verkehrsverbund müssen bereit sein, ein solches Ticket einzuführen, so wie Kommunen oder das jeweilige Bundesland gewillt sein sollten, den Verkehrsbetrieben die dadurch zusätzlich entstehenden Einkommensverluste auszugleichen. In Leipzig zum Beispiel finanziert die Stadt die Einnahmeverluste der Leipziger Verkehrsbetriebe für die Leipzig-Pass-MobilCard. Um den Haushalt der Kommunen bei dieser Aufgabe zu entlasten, kann das Land Zuwendungen zu Sozialtickets gewähren, wie z. B. Nordrhein-Westfalen mit seinen «Richtlinien Sozialticket 2011».²⁰

Beispiel: Die Leipzig-Pass-MobilCard

Ein vorbildhaftes Beispiel ist die Leipzig-Pass-MobilCard, ein Sozialticket für Bus und Bahn. Es ermöglicht Bürger/innen mit besonders niedrigem Einkommen, in Leipzig sind das etwa 70.000 Menschen, am gesellschaftlichen Leben in der Stadt teilzunehmen. Zum Preis von 35 Euro je Kalendermonat (im Abo 32,80 Euro) können sie alle öffentlichen Verkehrsmittel im Stadtgebiet Leipzig rund um die Uhr nutzen.

Anspruch auf den Leipzig-Pass und die damit verbundenen Leistungen haben Einwohner/innen der Stadt Leipzig, die

■ Leistungen der Grundsicherung für Arbeitsuchende durch das Jobcenter Leipzig erhalten (Bürgeramt);

- 18 Die Armutsrisikoquote als ein Maß der Einkommensungleichheit misst den Bevölkerungsanteil mit einem Einkommen unterhalb von 60 Prozent des Medianäquivalenzeinkommens nach BMAS - Bundesministerium für Arbeit und Soziales (Hrsg.) (2017): Lebenslagen in Deutschland. Der Fünfte Armuts- und Reichtumsbericht der Bundesregierung. S. 10f. Online unter: <https://www.armuts-und-reichtumsbericht.de/DE/Bericht/Archiv/Der-fuenfte-Bericht/Der-Bericht/der-bericht.html>, letzter Zugriff: 05.09.2019.
- 19 Eine Zusammenstellung der zahlreichen deutschen Städte, in denen ein Sozialticket angeboten wird bietet ein Wikipedia-Artikel (Bearbeitungsstand vom 22.09.2019). Demnach gibt es Sozialtickets in 13 von 16 Bundesländern. Online unter: <https://de.wikipedia.org/wiki/Sozialticket> (letzter Zugriff: 31.10.2019).
- 20 Aktuell geltender Erlass (SMBl.NRW) mit Stand vom 25.09.2019. Ministerium des Innern des Landes Nordrhein-Westfalen (IM NRW) (2019).

- ein geringes Einkommen haben, welches das Anderthalbfache des maßgeblichen Regelsatzes zuzüglich des jeweiligen Anteils an den tatsächlichen Unterkunftskosten nicht übersteigt. Je nach Haushaltsgröße ergeben sich damit gestaffelte Einkommensgrenzen (Bürgeramt);
- laufende Leistungen der Sozialhilfe, also Hilfe zum Lebensunterhalt oder die Grundsicherung im Alter und bei Erwerbsminderung beziehen (Sozialamt, Abteilung Wirtschaftliche Sozialhilfe);
- Leistungen nach dem Asylbewerberleistungsgesetz erhalten (Sozialamt, Abteilung Migrantenhilfe).

Mobilitätsbedarfe von Kindern, Jugendlichen und alten Menschen berücksichtigen

Kinder und Jugendliche unter 18 Jahren, immerhin 16,5 Prozent der Bevölkerung in Deutschland, sollen ihre Schule oder Ausbildungsstätte autonom ohne Auto und nicht als transportiertes Kind im «Elterntaxi» erreichen können. Zudem ist der öffentliche Straßenraum als Lebensraum ein wichtiger Ort für Aufenthalt, Spiel und zur Gewinnung von Autonomieerfahrung.

Gerade die «verkehrsberuhigten Bereiche» (Z 325.1 und 325.2 StVO), die umgangssprachlich oft als «Spielstraßen» oder «Wohnstraßen» bezeichnet werden, schaffen dafür gute Möglichkeiten in Wohngebieten. Hier stehen der Fußverkehr sowie Aufenthalt und Kinderspiel auch verkehrsrechtlich im Vordergrund; deshalb müssen alle anderen Verkehrsteilnehmer/innen deren Vorrecht beachten und dürfen nur maximal Schrittgeschwindigkeit (6 km/h) fahren.

Die über 65-jährigen Seniorinnen und Senioren haben einen Anteil von 23,1 Prozent an der Bevölkerung in Deutschland. Sie wollen ihren Lebensalltag autonom gestalten, ihre eigenen Angelegenheiten wie Einkaufen, Arztbesuche oder Freizeitaktivitäten selbstbestimmt regeln und die dafür erforderliche Mobilität im Umweltverbund selbständig bewerkstelligen, ohne auf ein eigenes Auto oder die Pkw-Mitnahme durch andere angewiesen zu sein.

Eine kommunale Verkehrswendeplanung sollte deshalb die Verkehrsverhältnisse und die Straßenräume so gestalten, dass sich sechsjährige Kinder auf Roller und Rad darin genauso aktiv, autonom und sicher bewegen können wie 86-jährige Rentner/innen mit Rollator, um ihre Aktivitätsziele zu erreichen. Eine Schlüsselstrategie ist dafür die flächenhafte Verringerung der innerörtlichen Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 30, ausdrücklich unter Einbeziehung der Hauptverkehrsstraßen. Um die Anforderungen dieser Bevölkerungsgruppen an das Verkehrssystem und das Wohnumfeld wirkungsvoll in die Stadt- und Verkehrsplanung einzubringen, gilt es für ihre

Lebenslagen angemessene Beteiligungsverfahren einzusetzen, die sie erfolgreich als Expert/innen in eigener Sache zu Wort kommen lassen.²¹

Mobilitätsbehinderte und inklusive Mobilität

«Niemand darf wegen seiner Behinderung benachteiligt werden.» Das legt das Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland in Artikel 3 Absatz 3 Satz 2 fest. Vor dem Hintergrund dieser grundgesetzlichen Normierung hat sich die Bundesrepublik Deutschland auch das «Übereinkommen über die Rechte von Menschen mit Behinderungen» der Vereinten Nationen zu eigen gemacht. Darin verpflichten sich die UN-Vertragsstaaten, die volle Verwirklichung aller Menschenrechte und Grundfreiheiten für alle Menschen mit Behinderungen ohne jede Diskriminierung aufgrund von Behinderung zu gewährleisten und zu fördern (Artikel 4 Absatz 1 Satz 1).²²

Menschen mit Behinderungen, wie Gehbehinderte, Blinde oder Taube, wollen und sollen gleichwertig am gesellschaftlichen Leben teilhaben können und dafür mobil sein. 7,8 Millionen Menschen in Deutschland, 9,4 Prozent der Bevölkerung, sind schwerbehindert, d. h. anerkannt mit einer Behinderung von mindestens 50 Prozent.

Unter Bezug auf das Grundgesetz und die UN-Behindertenkonvention gilt es darum, eine inklusionsorientierte kommunale Verkehrswende nach dem Grundsatz

21 Beispielhafte Methoden und Einsatzmöglichkeiten finden sich z. B. in: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen 2012a und 2012b.

22 Artikel 9 der UN-Behindertenkonvention: (1) Um Menschen mit Behinderungen eine unabhängige Lebensführung und die volle Teilhabe in allen Lebensbereichen zu ermöglichen, treffen die Vertragsstaaten geeignete Maßnahmen mit dem Ziel, für Menschen mit Behinderungen den gleichberechtigten Zugang zur physischen Umwelt, zu Transportmitteln, Information und Kommunikation, einschließlich Informations- und Kommunikationstechnologien und -systemen, sowie zu anderen Einrichtungen und Diensten, die der Öffentlichkeit in städtischen und ländlichen Gebieten offen stehen oder für sie bereitgestellt werden, zu gewährleisten. Diese Maßnahmen, welche die Feststellung und Beseitigung von Zugangshindernissen und -barrieren einschließen, gelten unter anderem für a) Gebäude, Straßen, Transportmittel sowie andere Einrichtungen in Gebäuden und im Freien, einschließlich Schulen, Wohnhäusern, medizinischer Einrichtungen und Arbeitsstätten; (...).»

eines «Designs für Alle»²³ zu gestalten. Der Leitgedanke dabei lautet: Was für Menschen mit Behinderungen gut ist, ist gut für alle! Damit wird das zuvor auf Behinderte fokussierte Prinzip der Barrierefreiheit (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen 2012c) entscheidend erweitert. Körperlich oder geistig Mobilitätseingeschränkte sollen durch die Gesellschaft, die Stadtstruktur und das Verkehrssystem in ihrer aktiven und autonomen Lebensführung nicht behindert werden.

Ein gutes Praxisbeispiel ist das kommunale Projekt «Guide4Blind» in Soest (2010-2012), das Sehbehinderten und ortsfremden Touristinnen und Touristen dient.

Beispiel: «Guide4Blind» in Soest

In der westfälischen Kommune Soest (47.000 Einwohner/innen) wurden im Jahr 2012 im Rahmen eines EU-Forschungsprojektes innovative technische Lösungen für Blinde entwickelt, die ihnen ihre eigenständige Fortbewegung im Straßenverkehr zu Fuß oder im öffentlichen Verkehr entscheidend erleichtern²⁴ und eine weitgehend autonome Mobilität trotz der körperlichen Einschränkung ermöglichen.

Das Zielführungssystem «Guide4Blind» ist die Grundlage einer eigens entwickelten Smartphone-App. Sie stellt den Reisenden nutzeroptimierte Karteninformationen zur Verfügung. Die Kommune beteiligte sich an der Ausarbeitung ortsspezifischer digitaler Hilfsmittel inklusive akustischer Leitsysteme, indem

23 «Die Gewährleistung zugänglicher und nutzbarer Verkehrsanlagen durch möglichst viele Menschen unabhängig ihrer individuellen Fähigkeiten ist eines der wesentlichen Ziele heutiger verkehrsbezogener Planungs- und Bauvorhaben. Diesbezüglich wird verstärkt von einem «Design für Alle» gesprochen, welches über den Ansatz der auf Menschen mit Behinderungen bezogenen «Barrierefreiheit» hinaus die menschliche Vielfalt insgesamt berücksichtigt. Um Design für Alle erfolgreich umsetzen zu können, ist neben einer strategischen Gesamtplanung zur Gewährleistung durchgängig barrierefreier Verkehrsnetze u. a. die Beteiligung der Bevölkerung an Planungs- und Bauvorhaben zentral.» Rebstock, Markus (2012). Vgl. auch: «Design für Alle (DfA) ist ein Konzept für die Planung und Gestaltung von Produkten, Dienstleistungen und Infrastrukturen, mit dem Ziel, allen Menschen deren Nutzung ohne individuelle Anpassung oder besondere Assistenz zu ermöglichen. Konkret sind damit Lösungen gemeint, die besonders gebrauchsfreundlich und auch bei individuellen Anforderungen, z. B. aufgrund des Alters oder einer Behinderung, benutzt werden können. Das Konzept berücksichtigt dabei, dass die Design-für-Alle-Lösungen von den Konsumenten als komfortabel und attraktiv wahrgenommen werden.» Online unter: <https://www.design-fuer-alle.de/design-fuer-alle/> (letzter Zugriff: 31.10.2019).

24 Quelle zum externen Messingenieur eagle eye technologies GmbH, online verfügbar unter: <https://www.ee-t.de/> (letzter Zugriff: 31.10.2019). Quelle des Büros der Landrätin Kreis Soest zu Forschungsprojekten. Online verfügbar unter: <https://smart4you.nrw/> (letzter Zugriff: 31.10.2019). Quelle des Büros der Landrätin Kreis Soest zu (momentan größtenteils inaktiven) Folgeprojekten als Ergänzung der vorangegangenen Forschungsarbeiten. Online verfügbar unter: <https://www.kreis-soest.de/guide4blind/ueberuns/folge/folgeprojekte.php> (letzter Zugriff: 31.10.2019). E-Mail-Auskunft zur aktuellen Sachlage der Blindennavigations-Applikationen von Vertretern der Kommune Soest vom 12.9.2019.

sie auf ihrem Stadtgebiet Geodaten extern erheben ließ. Zentimetergenaue Messfahrzeuge haben die Straßenzüge kinematisch erfasst, die Daten in Geoinformationssysteme eingearbeitet und Hindernisse im Fußwegnetz kleinteilig katalogisiert.

Für Soest entstanden dadurch digitale Querungs- und Kreuzungsmodelle, die für das individuelle Navigieren von Blinden und zur Information für Städte-tourist/innen eingesetzt werden. Via App und Internet können die Nutzer/innen interaktiv mittels Touch- und Voiceover-Funktion auf die Angaben zugreifen. Blinde erhalten dadurch akustische, optische und haptische Informationen bzw. Warnungen zu Barrieren und zum Verkehrsgeschehen.

Heute ist die App in das lokale Nahverkehrssystem integriert.

Die in Soest modellhaft entwickelte Systematik kann auch in anderen Kommunen angewendet werden.

Für Rollstuhlfahrer/innen bieten bereits etliche Städte spezielle Stadtführer zur barrierefreien Mobilität an, wie etwa Bremen, Erfurt oder Hamburg. Ein sehr gutes zivilgesellschaftliches Praxisbeispiel ist das internetbasierte Projekt Wheelmap, das vom Berliner Verein Sozialhelden e.V. betrieben und in Kooperation mit dem Deutschen Städte- und Gemeindebund beworben wird. Es wurde bereits mehrfach ausgezeichnet, z. B. mit dem Bürgerpreis 2010, 2011 als «Ausgewählter Ort im Land der Ideen» und 2013 mit dem World Summit Award Mobile in der Kategorie «Inclusion und Empowerment».

Beispiel: Wheelmap powered by Sozialhelden – ein zivilgesellschaftlicher Beitrag zur Inklusion von Gehbehinderten in Stadt und Verkehrssystem

Wheelmap ist eine kostenfreie internetbasierte Karte zum Suchen und Finden rollstuhlgerechter Orte. Das Open-Source-Projekt erleichtert Rollstuhlfahrer/innen eine selbständige Mobilität.

Wie bei Wikipedia können alle mitmachen und öffentlich zugängliche Orte wie Cafés, Bibliotheken, Kinos oder Schwimmbäder entsprechend ihrer Rollstuhlgerechtigkeit bewerten – weltweit.

Wheelmap ist eine Mitmachkarte auf Grundlage der Geodaten von OpenStreetMap und basiert auf dem «Crowdsourcing-Prinzip»: Menschen überall auf der Welt können ihr Wissen zu rollstuhlgerechten Orten mit der Community teilen. Über 850.000 Aktivitätsziele sind bereits kartiert und bewertet, täglich kommen etwa 300 hinzu.

Wheelmap.org ist ein Projekt des Vereins Sozialhelden e. V. Berlin. Der Verein verfolgt das Ziel, Menschen für gesellschaftliche Probleme zu sensibilisieren und zum Umdenken zu bewegen. Sozialhelden wurde von den Cousins Jan und Raul initiiert. Im Jahr 2004 startete der Verein gemeinsam mit einem

Berliner Radiosender «die Suche nach dem SuperZivi» für Raul, der mit seiner Behinderung im Alltag auf Hilfe angewiesen ist. Über 150 SuperZivi-Kandidat/innen bewarben sich, und der Gewinner wurde später tatsächlich Rauls Zivi. Inzwischen ist aus der Initiative zweier Studenten ein großes Netzwerk an Freiwilligen und ein gemeinnütziger Verein mit vielen Projekten hervorgegangen, die sich insbesondere dem «Disability Mainstreaming», der Gleichstellung von Menschen mit Behinderung, als Querschnittsaufgabe widmen.

Denn: Menschen werden durch Barrieren behindert und nicht durch ihren Rollstuhl oder ihre fehlende Sehkraft. Der Abbau von Barrieren und die damit verbundene neue Zugänglichkeit sind ein Menschenrecht, das nicht nur behinderten Menschen zugutekommt.

Mit diesem Selbstverständnis wurde die «Wheelmap» entwickelt. In der Karte wird die Zugänglichkeit von Aktivitätszielen im Stadtgebiet nach einem einfachen und mit messbaren Kriterien operationalisierten Ampelsystem markiert: <https://wheelmap.org>

Die Umsetzung einer Mobilität für alle

Zur Gestaltung einer zukunftsfähigen «Mobilität für alle» kommt es in der Praxis der kommunalen Verkehrswende auf die folgenden zehn Schritte an:

1. Aufbau von Bewusstsein für die Notwendigkeit einer «Mobilität für alle» – einschließlich der grundlegenden Relevanz der Genderdimensionen – in der planenden Verwaltung, auf Arbeitsebene und Entscheider/innenebene sowie in den kommunalpolitischen Entscheidungsgremien wie dem Verkehrsausschuss oder Gemeinderat.
2. Kommunale Grundsatzbeschlüsse zum Gender-Mainstreaming und zur Bereitstellung von Ressourcen, um implizite genderbedingte Hierarchisierungen von Maßnahmen durch Genderanalysen explizit sichtbar zu machen.
3. Entwicklung einer Roadmap zum Gender-Mainstreaming der Verkehrsplanung mit der Festlegung von verbindlichen Zielen, Fristen und Zuständigkeiten und Einführung verbindlicher Genderevaluationen (anhand des o. g. GIA) und Monitorings.
4. Aufbau von ausreichenden (Gender-)Kompetenzen und personellen Kapazitäten im kommunalen Planungsalltag, um die erforderlichen – auch die gender-bezogenen – Daten und Planungsgrundlagen zu beschaffen, Analysen durchzuführen und adäquate Konzepte entwickeln zu können.
5. Verstärkung der Kapazitäten von Gleichstellungsbeauftragten, Kinder-, Senioren- oder Inklusionsbeauftragten, die das Anliegen einer «Mobilität für alle» wirkungsvoll machen.

6. Berücksichtigung des Ansatzes «Mobilität für alle» in der erforderlichen Differenziertheit bei internen Überlegungen und im Rahmen von extern vergebenen Verkehrskonzepten.
7. Frühzeitige und umfassende Einbeziehung von Gender- und Inklusionskompetenz in allen Planungsphasen sowie Beteiligung der lokalen Stakeholder, Initiativen oder Verbände, welche die besonderen Interessen soziodemografisch unterschiedener Bevölkerungsgruppen lokalpolitisch vertreten – zum Beispiel Frauengruppen, Jugendräte, Seniorenvertretungen, Kinderschutzbund, Behindertenverbände oder Arbeitsloseninitiativen. Sie sind Expert/innen in eigener Sache. Dazu können – für die jeweiligen Zielgruppen ansprechend gestaltete – Veranstaltungen wie Workshops, Zukunftswerkstätten, Fokusgruppendifkussionen, Runde Tische, Stadtspaziergänge oder Beiratssitzungen dienen, bei denen diese Repräsentant/innen der Gesellschaft zu Wort kommen.
8. Entwicklung und Erprobung des Ansatzes «Mobilität für alle» in Demonstrationsvorhaben, Reallaboren und Modellprojekten. So werden schnell exemplarische und anschauliche lokale Erfahrungen gewonnen, die als Erfolgsgeschichten ausstrahlen und die Kontinuität der Anstrengungen wie weitere Projekte befördern können.
9. Kontinuierliche Überprüfung aller Pläne, Projekte und Programme für eine kommunale Verkehrswende darauf hin, inwieweit der Grundsatz «Mobilität für alle» differenziert behandelt und insbesondere die Gleichstellungswirksamkeit berücksichtigt wird und wie ggfs. nachgesteuert werden kann. Dazu dienen zum Beispiel Evaluationsinstrumente wie Gender Impact Assessment (siehe Abb. «Das Gender Impact Assessment (GIA) – eine systematische Gendergleichstellungs-Verträglichkeitsprüfung in sieben Dimensionen») oder ein Qualitätscheck «Design für alle».
10. Umsetzung einer gender-responsiven kommunalen Verkehrsplanung als eine Querschnittsaufgabe, die als eigene Dimension in allen Analysen und Konzepten integriert mitgedacht und mitbeachtet wird: als Gender-Mainstreaming anstelle der oft vorherrschenden androzentriscen Rationalitäten.

Insgesamt sollte ein langfristiger Lern- und Qualifizierungsprozess in Politik und Verwaltung angestrebt werden, der Notwendigkeit und Möglichkeiten einer «Mobilität für alle» vermittelt – für eine kommunale Verkehrswende.

Für die erfolgreiche Umsetzung des Planungsprinzips «Mobilität für alle» und für die Geschlechtergleichstellung kommt es besonders auf drei Faktoren an:

1. einen klaren Willen in Politik und Verwaltung,
2. die Schaffung von ausreichenden Arbeitskapazitäten und (Gender-)Kompetenzen,
3. den Aufbau von entsprechenden verbindlichen und ausdrücklich auch auf das Erreichen von Gleichstellungszielen ausgelegten Arbeitsabläufen und Verfahren im politischen und administrativen System der Kommune.

Literatur und andere Quellen

- Altenburg, Sven; Gaffron, Philine; Gertz, Carsten (2009): Teilhabe zu ermöglichen bedeutet Mobilität zu ermöglichen. Diskussionspapier des Arbeitskreises Innovative Verkehrspolitik der Friedrich-Ebert-Stiftung. Bonn. Friedrich-Ebert-Stiftung. Online unter: <http://library.fes.de/pdf-files/wiso/06482.pdf> (letzter Zugriff: 31.10.2019).
- Apel, Peter (2005): Verkehrsplanung – wir machen mit. Praxisbeispiele für kinderfreundliche Stadtplanung. In: Bracher et al. (Hrsg.): Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung. Loseblattsammlung. Beitragsnummer 3.2.6.4. Berlin/Offenbach.
- Becker, Ruth (2008): Angsträume und Frauenräume. In: Feministisches Kollektiv (Hg.): Street Harassment. Machtprozesse und Raumproduktionen. Wien. S. 56-74.
- BMAS – Bundesministerium für Arbeit und Soziales (Hrsg.) (2017): Lebenslagen in Deutschland. Der Fünfte Armuts- und Reichtumsbericht der Bundesregierung. Online verfügbar unter: <https://www.armuts-und-reichtumsbericht.de/DE/Bericht/Archiv/Der-fuenfte-Bericht/Der-Bericht/der-bericht.html> (letzter Zugriff: 31.10.2019).
- BMFSFJ (2019, 2. Auflage): Zweiter Gleichstellungs-Bericht der Bundes-Regierung - Zusammenfassung in Leichter Sprache. Online verfügbar unter: <https://www.bmfsfj.de/blob/129802/6294db86a2cf9d42d475d68c99e4165d/zweiter-gleichstellungsbericht-der-bundesregierung-eine-zusammenfassung-leichte-sprache-data.pdf> (Zugriff: 31.10.2019)
- Bündnis 90/Die Grünen, Bundesvorstand und BAG Verkehr (Hg.) (1997): Regionalisierung des öffentlichen Nahverkehrs – eine Chance für Frauen? Handreichung für die Nahverkehrsplanung aus feministischer Sicht. Bonn.
- Destatis - Statistisches Bundesamt (2019): Väter arbeiten häufiger als Männer ohne Kinder. Pressemitteilung Nr. 061 vom 20. Februar 2019. Online verfügbar unter: https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2019/02/PD19_061_122.html (Zugriff: 31.10.2019).
- Deutscher Bundestag (1990): Große Anfrage «Emanzipation vom Auto - das Recht der Frauen auf eine ökologische und soziale Verkehrswende» der Fraktion Die Grünen im Bundestag, Teil I - III. Bundestags-Drucksachen 11/7383, 11/7384 und 11/7385 vom 31.05.1990. Teil I unter <http://dipbt.bundestag.de/dip21/btd/11/073/1107383.pdf>, Teil II unter <http://dipbt.bundestag.de/dip21/btd/11/073/1107384.pdf>, und Teil III unter <http://dipbt.bundestag.de/dip21/btd/11/073/1107385.pdf> (letzter Zugriff: 31.10.2019).
- Deutscher Bundestag (2017): Zweiter Gleichstellungsbericht der Bundesregierung. Unterrichtung durch die Bundesregierung. Drucksache 18/12840 vom 21.06.2017
- Deutscher Städtetag Berlin und Köln (Hrsg.) (2018): Nachhaltige städtische Mobilität für alle. Agenda für eine Verkehrswende aus kommunaler Sicht. Positionspapier des Deutschen Städtetages. Juni 2018. Online unter: <http://www.staedtetag.de/publikationen/materialien/085915/index.html> (letzter Zugriff: 31.10.2019).
- Eichmann, Volker; Karl, Astrid (2018): Barrierefreiheit im öffentlichen Personennahverkehr bis 2022 – die Vorgaben des PBefG und ihre Auswirkungen auf die Nahverkehrsplanung. In: Bracher et al. (Hrsg.): Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung. Loseblattsammlung. Beitragsnummer 3.3.3.2. Berlin/Offenbach.
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2012a): Hinweise zur Beteiligung und Kooperation in der Verkehrsplanung. Köln.
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2012b): Empfehlungen für Verkehrserhebungen (EVE). Köln.
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2012c): Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (HBVA). Köln.
- Gies, Jürgen (2015): Handlungsansätze in den Kommunen zur Sicherung der Mobilität älterer Menschen. In: Bracher et al. (Hrsg.): Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung. Loseblattsammlung. Beitragsnummer 3.2.6.1. Berlin/Offenbach.
- Hofer, Manuela (2018): «Kannst du kein Kompliment annehmen?!» Street Harassment als Gewalt im öffentlichen Raum. In: Soziales_kapital - Wissenschaftliches Journal österreichischer

- Fachhochschul-Studiengänge Soziale Arbeit Nr. 19. <https://soziales-kapital.at/index.php/sozialeskapital/article/view/565/1017> (letzter Zugriff: 31.10.2019).
- Kasper, Birgit (2007): Mobilität älterer Menschen. In: Bracher et al. (Hrsg.): Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung. Loseblattsammlung. Beitragsnummer 3.2.6.2. Berlin/Offenbach.
- Krause, Juliane (2007): Genderbelange in der Verkehrsplanung. In: Bracher et al. (Hrsg.): Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung. Loseblattsammlung. Beitragsnummer 3.2.6.5. Berlin/Offenbach.
- Leitner, Andrea (2010): Vom Sex Counting zu Gleichstellungsindikatoren. Indikatoren und Zielsetzungen in der Gleichstellungspolitik. In: GenderKompetenzZentrum (2010): Dokumentation der Fachtagung «Indikatoren für die Gleichstellungspolitik» am 20. Mai 2010, an der Humboldt Universität Berlin.
- Martens, Sabine; Pauls, Kerstin (Hg.) (2001): Gendergerechte Verkehrsplanung – Arbeitsbericht der Akademie für Technikfolgenabschätzung in Baden-Württemberg Nr.206 /2001, S. 55-63, online verfügbar unter: <https://elib.uni-stuttgart.de/bitstream/11682/8730/1/AB206.pdf> (letzter Zugriff: 31.10.2019)
- Ministerium des Innern des Landes Nordrhein-Westfalen (2019): Richtlinien über die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung des Sozialtickets im Öffentlichen Personennahverkehr Nordrhein-Westfalen (Richtlinien Sozialticket 2011). Runderlass des Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr vom 08.08.2011. Geltender Erlass mit Stand vom 25.09.2019. Online verfügbar unter: https://recht.nrw.de/lmi/owa/br_bes_text?anw_nr=1&gld_nr=9&ugl_nr=923&bes_id=18305&menu=1&sg=0&aufgehoben=N&keyword=sozialticket#det0 (letzter Zugriff: 31.10.2019).
- Netzwerk «Frauen in Bewegung»; Bündnis 90/ Die Grünen, Bundesvorstand und BAG Verkehr (Hg.) (1997): Regionalisierung des öffentlichen Nahverkehrs – eine Chance für Frauen? Handreichung für die Nahverkehrsplanung aus feministischer Sicht. Bonn.
- Rebstock, Markus (2012): Design für Alle - Grundsätze und Prozess der Planung barrierefreier öffentlicher Verkehrsräume. In: Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung. Loseblattsammlung. Beitragsnummer 3.1.1.3. Berlin/Offenbach.
- Schäfer, Karl Heinz (2017): Chancen einer kinderfreundlichen Stadt- und Verkehrsplanung. In: Bracher et al. (Hrsg.): Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung. Loseblattsammlung. Beitragsnummer 3.2.6.3. Berlin/Offenbach.
- Spitzner, Meike (2008): Klimaschutz & Gerechtigkeit - ohne aktive Verhandlung von Androzentrismus? In: Röhr, Ulrike, Spitzner, Meike, Stiefel, Elisabeth & von Winterfeld, Uta (2008): Geschlechtergerechtigkeit als Basis für nachhaltige Klimapolitik. Bonn/Berlin: Forum Umwelt & Entwicklung, genanet-Leitstelle Gender, Umwelt, Nachhaltigkeit, S. 13-21. Online verfügbar unter: http://forumue.de/wp-content/uploads/2015/05/fr_2008_geschlechtergerechtigkeit_und_klimapolitik.pdf (letzter Zugriff: 31.10.2019).
- Spitzner, Meike (2000): Soziale Aspekte der Mobilität. Untersuchung im Auftrag der Enquete-Kommission «Zukunft der Mobilität» des Landtages Nordrhein-Westfalen. Hg. Landtag NRW. Düsseldorf. Drucksache «Informationen des Landtags NRW» Nr. 13/ 0034. Online verfügbar unter: <http://edz.bib.uni-mannheim.de/daten/edz-ma/ep/06/pe375.316-en.pdf>
- Spitzner, Meike; Turner, Jeff; Hamilton, Kerry (2006): Women and Transport. European Parliament, Directorate General Internal Policies of the Union, Policy Department Structural and Cohesion Policies, European Parliament's committee on Transport and Tourism. IP/B/TRAN/ST/2005_008 (PE 375.316) in EN 26/06/2006. Bruxelles, insbesondere Seiten VII-X. Online verfügbar unter: <http://edz.bib.uni-mannheim.de/daten/edz-ma/ep/06/pe375.316-en.pdf> (letzter Zugriff: 31.10.2019).
- Spitzner, Meike; Weiler, Frank; Andi, Rahmah; Turner, Jeff (2007): Städtische Mobilität und Gender. Förderung des öffentlichen Regionalverkehrs im Großraum Jakarta. Fokus Entwicklungspolitik – Positionen der KfW Entwicklungsbank zu entwicklungspolitischen Themen. Frankfurt a.M.: KfW, https://www.kfw-entwicklungsbank.de/Download-Center/PDFDokumente-Development-Research/2007_08_FE_Weiler-Transport-und-Gender_D.pdf (letzter Zugriff: 31.10.2019).

- Spitzner, Meike; Hummel, Diana; Stieß, Immanuel; Röhr, Ulrike; Alber, Gotelind (2019/im Erschei-
nen): Interdependente Genderaspekte der Klimapolitik. Gendergerechtigkeit als Beitrag zu einer
erfolgreichen Klimapolitik: Wirkungsanalyse, Interdependenzen mit anderen sozialen Katego-
rien, methodische Aspekte und Gestaltungsoptionen. Endbericht zum Forschungsprojekt UBA
371 641 119 0. UBA-Texte. Berlin: Umweltbundesamt.
- Spitzner, Meike; Beik, Ute (1995/1999): Reproduktionsarbeits-Mobilität. Theoretische und empiri-
sche Erfassung, Dynamik ihrer Entwicklung und Analyse ökologischer Dimensionen und Hand-
lungsstrategien. In: Spitzner, Meike; Hesse, Markus; Holzapfel, Helmut (Hg.) (1999): Entwicklung
der Arbeits- und Freizeitmobilität - Rahmenbedingungen von Mobilität in Stadtregionen. For-
schungsberichte Bd.5. Wuppertal: Forschungsverbund Ökologisch verträgliche Mobilität.
- Striefler, Katja (1998): Erreichbarkeits- und Mängelanalyse aus Frauensicht in ÖPNV-Angebotskon-
zepten. In: Bracher et al. (Hrsg.): Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung. Loseblatt-
sammlung. Beitragsnummer 3.4.8.2. Berlin/Offenbach.

<https://www.bremen.de/barrierefrei/stadtfuehrer>

<https://www.erfurt-tourismus.de/sehenswertes/top-themen/erfurt-barrierefrei-erleben/>

<https://www.hamburg.de/mobilitaet/1570038/barrierefreie-wege/>

[https://www.leipzig.de/jugend-familie-und-soziales/soziale-hilfen/leipzig-pass/
leipzig-pass-mobilcard/](https://www.leipzig.de/jugend-familie-und-soziales/soziale-hilfen/leipzig-pass/leipzig-pass-mobilcard/)

<https://sozialhelden.de>

<https://wheelmap.org>

V Notwendige Rahmenbedingungen für die Verkehrswende

Die Maßnahmen und Beispiele aus den vorherigen Kapiteln haben gezeigt, in welcher Weise Städte und Gemeinden heute schon die Verkehrswende vorantreiben können. Doch nicht auf allen Feldern sind die Kommunen allein in der Lage zu handeln. Zahlreiche gesetzliche Regelungen auf der Ebene von Bund, Ländern und EU stecken den Rahmen für eine kommunale Verkehrswende ab. Bislang stehen sie teilweise einer Umsetzung der Verkehrswende noch entgegen; sie können sie aber auch unterstützen, wenn sie richtig formuliert sind.

Der verkehrspolitische Diskurs auf Bundesebene hat verschiedene blinde Flecken. Zum einen setzt besonders das Bundesverkehrsministerium einen starken technischen Schwerpunkt: auf Maßnahmen zur Verbesserung der Fahrzeugeffizienz, der Förderung von E-Mobilität oder erneuerbaren Kraftstoffen. Wichtige Grundlage einer Verkehrswende ist aber eine integrierte Strategie, die die Elemente der Vermeidung und Verlagerung von Verkehren umfasst. Aufgrund der komplexen Wirkungszusammenhänge ist gerade hier eine langfristige und bundesweite Steuerung von Rahmenbedingungen notwendig, die bisher nicht ausreichend erfolgt. Zum anderen setzt der Bund bislang einseitig auf Instrumente der Förderung und preislicher Anreize. Effektiver, in ihrer Wirkung besser abschätzbar und zugleich erschwinglicher ist es dagegen, in größerem Umfang Instrumente der Ordnungspolitik zu nutzen und durch Regulierung etwa den Umweltverbund besserzustellen, den Straßenverkehr zu verlangsamen oder Vorgaben für die Effizienz von Fahrzeugen zu machen.

Einige der folgenden Rahmenbedingungen betreffen die Kommunen unmittelbar, wo sie etwa die Rechtsgrundlagen kommunaler Verkehrsplanung betreffen. In anderen Feldern, wie dem Ausbau des Schienennetzes, ist die Kommune nur mittelbar betroffen – dennoch bestimmt die überregional relevante Infrastruktur den Verkehr in den Kommunen entscheidend mit.

Gemeindeverkehrsfinanzierung erhöhen und sichern: Der Bund beteiligt sich an der Finanzierung des ÖPNV insbesondere durch Mittel nach Entflechtungsgesetz, Regionalisierungsgesetz und Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz. Ausdrücklich zu begrüßen ist die im Jahr 2019 beschlossene Erhöhung der GVFG-Mittel, die von derzeit 333 Mio. Euro/Jahr zunächst verdoppelt und dann weiter erhöht werden, so dass sie ab 2021 jährlich eine Milliarde Euro sowie ab 2025 jährlich 2 Milliarden Euro betragen. Danach ist eine jährliche Erhöhung um 1,8 Prozent geplant. Diese Investitionsmittel haben eine zentrale Bedeutung für den Neu- und Ausbau des städtischen ÖPNV. Während bisher nur der Neu- und Ausbau gefördert wird, sind zukünftig – zumindest nachrangig – auch Sanierungs- und Erhaltungsmaßnahmen förderfähig.

Sanierungs- und Erhaltungsmaßnahmen sollten jedoch gleichrangig behandelt werden. Nach Schätzungen des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) liegt allein der Sanierungsbedarf bei Straßen-, Stadt- und U-Bahnen bundesweit bei rund fünf Milliarden Euro jährlich (VDV 2019). Dies zeigt, dass die bisherigen Erhöhungen zwar wichtig sind, aber bei weitem nicht ausreichen und weiter aufgestockt werden müssen.

Ende 2019 laufen die Entflechtungsmittel aus, die jährlich gut 1,3 Mrd. Euro für Investitionen in den kommunalen Straßenbau und ÖPNV umfassen. Während das Land Nordrhein-Westfalen bereits Ende 2016 sein ÖPNV-Gesetz dahingehend novelliert hat, dass auch ab 2020 in gleicher Höhe Landesmittel für Investitionen in den ÖPNV gesichert sind, sind entsprechende Vorkehrungen noch nicht in allen Bundesländern getroffen worden.

Infrastruktur für die Verkehrswende schaffen: Die Verkehrswende macht neue, verlässliche und ausreichend dimensionierte Infrastruktur für das Verkehrssystem von morgen notwendig. Gerade weil deren Ausbau lange dauert, ist eine strategische Planung mit Schwerpunktsetzung auf den Umweltverbund notwendig. Seit der Bahnreform ist das Schienennetz um rund 6.000 km oder fast 15 Prozent geschrumpft. Notwendig wäre ein massiver Ausbau von Knotenpunkten und Ausweichgleisen und eine digitale Ausrüstung des Netzes, um mehr Kapazitäten und pünktlichere Züge zu ermöglichen. Stillgelegte Eisenbahnverbindungen können mit – im Verhältnis zum Neubau – geringen Aufwänden reaktiviert werden. Der Bund kann dazu über eine stärkere Priorisierung der Schiene im Bundesverkehrswegeplan und einer Mittelaufstockung nach Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz beitragen, und er kann als Alleineigentümer der Deutschen Bahn entsprechende Zielvorgaben machen. Ein weiterer wichtiger Schritt ist die verbindliche Einführung eines integralen Taktfahrplans für Deutschland («Deutschlandtakt»), an dem sich alle relevanten Verbindungen des Schienenpersonennahverkehrs auszurichten haben. Der Vorteil liegt in dem für die Kundinnen und Kunden leicht merkbaren Fahrplan sowie in der Verkürzung der Reisezeiten durch gut aufeinander abgestimmte Takte. Ebenso reduziert sich der Planungsaufwand für die Verkehrsunternehmen, da sich der Betriebsablauf regelmäßig wiederholt. Zudem sind noch längst nicht alle Teile des Netzes elektrifiziert, also mit Oberleitungen ausgestattet – dies zu beschleunigen, fördert die Elektrifizierung des Verkehrs besonders effizient. Der Infrastrukturausbau betrifft aber nicht nur die Schiene: Auch Radschnellwege und ein hochwertiges überörtliches Radwegenetz kann der Bund mit deutlich höheren Mitteln fördern, als dies bislang im Nationalen Radverkehrsplan und in den neuen Zusagen aus dem Klimaschutzprogramm des Bundes vorgesehen ist.

Straßenverkehrsrecht ändern: Das Straßenverkehrsrecht und hier insbesondere die Straßenverkehrsordnung zielen derzeit auf Sicherheit und Ordnung im Verkehr ab, verfolgen aber nicht das Ziel einer nachhaltigen Mobilitätsgestaltung und somit einer Verkehrswende. Aus heutiger Sicht ist es jedoch bedeutend, dass in Zukunft auch Umwelt-, Klima- und Gesundheitsschutz durch das Straßenverkehrsrecht gestützt und gefördert werden. Für eine entsprechende Novellierung der Straßenverkehrsordnung gibt es verschiedene Ansatzpunkte (ADFC/BBH 2019). Während bisher

faktisch der fließende motorisierte Individualverkehr bevorzugt wird und Einschränkungen nur bei einer entsprechenden Gefahrenlage möglich sind (vgl. § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO), ist das Straßenverkehrsrecht dahingehend zu ändern, dass alle Verkehrsteilnehmer gleichberechtigt sind. Dies hätte zur Folge, dass beispielsweise innerorts flächenhaft Tempo 30 eingeführt werden könnte und den nicht-motorisierten Verkehrsteilnehmern Vorrang eingeräumt würde. Ein weiterer Ansatz ist, die Nachweispflicht bei der Einrichtung von Fahrradstraßen abzuschaffen, dass Fahrräder auf dieser Wegeverbindung die vorherrschende Verkehrsart sind. Ein weiterer Hebel liegt im Handlungsfeld Parkraum: Insbesondere der Flächenbedarf des ruhenden Verkehrs ist groß und wird überwiegend kostenfrei im öffentlichen Raum zur Verfügung gestellt. Eine Parkraumbewirtschaftung erfolgt derzeit nur in begrenztem Maße, beispielsweise bei Großveranstaltungen oder bei erheblichem Parkdruck teilweise auch in Innenstadtbereichen oder im Zusammenhang mit Bewohnerparken. Die StVO sollte jedoch auch dahingehend überarbeitet werden, dass eine grundsätzliche flächenhafte Parkraumbewirtschaftung («Push»-Maßnahme) möglich ist, so dass auch ein monetärer Anreiz geschaffen wird, anstelle des Autos den Umweltverbund zu nutzen. Das vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastrukturen ins Leben gerufene «Bündnis für moderne Mobilität», welches sich auch mit der Neugestaltung von Bewohnerparken und Parkraumbewirtschaftung befassen soll, plant, den Kommunen in diesen Bereichen einen höheren Handlungsspielraum einzuräumen. Das ist ein wichtiger Schritt, um zukünftig angemessene Preise für wertvolle öffentliche Räume festsetzen zu können.

Personenbeförderungsrecht reformieren: Neue flexible Verkehrsangebote wie On-Demand-Ride-Pooling-Dienste, die den öffentlichen Verkehr ergänzen, sind bisher im Personenbeförderungsgesetz nicht vorgesehen. In der Novelle, die das BMVI aktuell erarbeitet, sollten diese Dienste dem öffentlichen Linienverkehr gleichgestellt werden, wenn sie den ÖPNV ergänzen, ersetzen oder verdichten. Zugleich sollte Fahrdiensten, die ohne Pooling-Angebote in Konkurrenz zu Taxis treten, kein Wettbewerbsvorteil verschafft werden – eine Studie aus San Francisco, wo Dienste wie Uber oder Lyft schon länger aktiv sind, zeigt, dass durch diese günstigen Angebote der Autoverkehr insgesamt ansteigt (Erhard et al. 2019).

Verkehr sicherer machen: Die Anzahl der Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden in Deutschland hat zwar im Vergleich zu Beginn dieses Jahrhundert abgenommen, liegt mit über 300.000 Unfällen pro Jahr weiterhin deutlich zu hoch und hat in den letzten fünf Jahren auch wieder zugenommen. Ein klares Bekenntnis des Bundes zu einer Vision Zero ist notwendig, damit darauf aufbauend ein entsprechendes Handlungskonzept entwickelt und umgesetzt wird. Damit soll die hohe Zahl der Verkehrstopfer nicht weiter toleriert werden. Einige europäische Länder wie Schweden, die Niederlanden, Österreich oder Großbritannien verfolgen schon seit Jahren dieses klare Zielbekenntnis und konnten durch entsprechende Maßnahmen die Zahl der Verkehrstoten und -verletzten deutlich senken. Dabei wird der Grundsatz verfolgt, dass Menschen im Straßenverkehr Fehler machen, die Verkehrswelt jedoch so gestaltet sein muss, dass diese Fehler nicht zu schlimmen Unfällen führen. Die Maßnahmen reichen von verpflichtenden Notbremsassistenten und Tempolimits über

absolutes Alkoholverbot am Steuer bis hin zu baulichen Maßnahmen (Kreisverkehre statt Kreuzungen). Grundsatz einer Verkehrspolitik mit der «Vision Zero» ist es, sich stets am schwächsten Verkehrsteilnehmer zu orientieren und daraufhin die Politik- und Planungsmaßnahmen zu gestalten.

Mobilitätsmanagement fördern: Mobilitätsmanagement in Betrieben, Schulen und Hochschulen, im Einzelhandel oder an Freizeitzielen ist ein effizienter Weg, zielgruppengerecht Anreize für nachhaltige Mobilität zu setzen. Dennoch engagieren sich nur wenige Unternehmen oder Einrichtungen im Mobilitätsmanagement – weil es für sie selbst zusätzlichen Aufwand bedeutet. Verbindliche Rahmenbedingungen können dazu beitragen, dieses Instrument zu stärken. Eine Möglichkeit besteht darin, eine Mobilitätsanalyse und die Entwicklung eines Konzepts für Mobilitätsmanagement für Unternehmen und andere Institutionen verpflichtend zu machen, wie dies etwa in den Niederlanden, Belgien oder Italien der Fall ist. Ebenfalls können finanzielle Anreize für Unternehmen gesetzt werden, die betriebliches Mobilitätsmanagement umsetzen, während der Verzicht auf Mobilitätsmanagement in Abhängigkeit von der Menge des vom Unternehmen verantworteten Verkehrs mit einer finanziellen Belastung verbunden wird – ähnlich wie bei der französischen Nahverkehrsabgabe, der «versement transport» (EPOMM 2018).

Einheitliche Digitale Plattformen schaffen: Die Vielfalt der Angebote geteilter Mobilität nimmt zu – Carsharing, Fahrrad- und Scooter-Sharing-Systeme, On-Demand-Ride-Pooling-Dienste und andere Angebote. Diese Dienste unabhängig vom Anbieter und vom Ort des Angebots so zu integrieren, dass Information und Buchung auf einer einheitlichen Plattform möglich sind, kann die Nutzerfreundlichkeit vernetzter Mobilität deutlich erhöhen. Hierfür sind bundeseinheitliche Standards notwendig, da eine umfassende, wettbewerbsneutrale Vernetzung allein durch die verschiedenen Anbieter nicht zu erwarten ist. In ähnlicher Weise ist eine Standardisierung und Vernetzung von weiteren Infrastrukturangeboten wie Mobilstationen und der Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge auf Bundesebene notwendig.

Verkehrsvermeidung ermöglichen: Um ein weiteres Verkehrswachstum zu verhindern und die Reduzierung von Verkehr zu ermöglichen, ohne die Mobilität von Bürger/innen einzuschränken, ist eine flächensparsame, mit der Verkehrsplanung integrierte Stadtentwicklung notwendig. Bisher besteht für Kommunen ein finanzielles Interesse, durch Neuausweisungen von Gebieten ihre Attraktivität für Neubürger/innen und Unternehmen zu steigern. Bundesraumordnung und Bauplanungsrecht bieten hier zu schwache Anreize (UBA 2011). Eine Reform hin zu stärkeren Vorgaben in der Bauleitplanung bzw. finanziellen Anreizen zu einer dichten Siedlungsentwicklung würde die Entwicklung von Städten und Regionen der kurzen Wege unterstützen. Gesetzliche Vorgaben im Planungsrecht zur Bereitstellung von Versorgungsangeboten können dazu beitragen, die Nahversorgung zu verbessern und Verkehr zu vermeiden. Ergänzungen im Arbeitsrecht zur Ermöglichung von Home-Office an dazu geeigneten Arbeitsplätzen können dazu beitragen, Pendlerverkehre zu reduzieren. Dies beinhaltet sowohl Pflichten für Arbeitgeber/innen als auch eine Förderung zum Aufbau entsprechender digitaler Infrastrukturen.

Anreize für effiziente und emissionsarme Fahrzeuge setzen: Auch wenn die technische Effizienz von Kraftfahrzeugen wächst – deutlich weniger verbrauchen die meisten Fahrzeuge bislang nicht, da sie zugleich größer, schwerer und leistungsfähiger werden. Die bisherige Steuerung über Energie- und Kraftfahrzeugsteuer setzt nur geringe Anreize für den Kauf sparsamer Fahrzeuge. Ein Bonus-Malus-System, dass progressiv steigende Steuern in Abhängigkeit von den CO₂-Emissionen und entsprechenden Förderungen für energieeffiziente (E-)Fahrzeuge einführt, könnte dies ändern. Frankreich hat ein ähnlich strukturiertes Bonus-Malus-System erfolgreich eingeführt. Ein wichtiger Hebel, um den Fahrzeugmarkt zu beeinflussen, ist die Dienstwagenregelung: Mehr als 60 Prozent aller Neufahrzeuge werden gewerblich zugelassen, die Quote großer Fahrzeuge ist hier besonders hoch. Die bisherige steuerliche Bevorzugung aller Firmenwagen sollte eingeschränkt werden – nur noch Fahrzeuge mit niedrigen Emissionen würden dann steuerlich gefördert werden, andere Fahrzeuge würden dann weniger attraktiv. Eine Abschaffung der Steuerreduzierung auf Diesel kann dazu beitragen, Kostenwahrheit im Verkehr herzustellen und die besonders mit Blick auf Schadstoffemissionen problematischen Antriebe weniger attraktiv zu machen. Sinnvoll zur Förderung effizienter Fahrzeuge ist auch eine Weiterentwicklung der europäischen Flottengrenzwerte für CO₂: Durch die Umstellung der Bemessungsgrundlage von Fahrzeuggewicht auf Grundfläche werden leichtere und effizientere Fahrzeuge gefördert; und mit einer Berücksichtigung von Lebenszyklusemissionen werden auch Anreize für die Entwicklung effizienter und CO₂-sparsamer E-Fahrzeuge gesetzt, die bislang nicht bestehen.

Aus der Verbrennung fossiler Kraftstoffe aussteigen: Damit eine Wende zu klimaschonenden Antrieben und Kraftstoffen gelingt, reichen allein Anreize nicht aus. Einen konkreten Endzeitpunkt für die Verbrennung von fossilen Benzin- und Dieselmotoren zu setzen, wäre eine Möglichkeit, ein Schlusspunkt für die Neuzulassung von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren eine andere. Wie auch beim Ausstieg für die Verstromung von Kohle sorgt ein festes Datum für Planungssicherheit bei den Anbietern ebenso wie den Verkehrsteilnehmern. Andere Länder machen es vor – in Norwegen sollen ab 2025 alle zugelassenen Fahrzeuge Nullemissionsfahrzeuge sein, in China, Schweden, Dänemark, Niederlanden, Irland und weiteren Ländern sollen Verbrenner ab 2030 nicht mehr zugelassen werden.

LITERATUR

- ADFC – Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club/BBH – Becker Büttner Held (2019): Gute Straßen für alle! Modernes Straßenverkehrsrecht für Fahrrad, Umweltverbund und MIV. Gutachten Fahrradgerechte Änderung des Straßenverkehrsrechts. Berlin. Online verfügbar unter: https://www.adfc.de/fileadmin/user_upload/Expertenbereich/Politik_und_Verwaltung/Download/190516_Gute_Strassen-fuer-Alle-Gesetz_Final.pdf (Zugriff 26.11.2019)
- EPOMM – The European Platform on Mobility Management (2018): Mobility Management Strategy Book. Leuven. Online verfügbar unter: www.epomm.eu/docs/EPOMM_strategy_book.pdf (Zugriff 26.11.2019)
- Erhard, Gregory D.; Roy, Sneha; Cooper, Drew; Sana, Bhargava; Chen, Mei; Castiglione, Joe (2019): Do transportation network companies decrease or increase congestion? In: *Science Advances*. Vol. 5, no. 5. Online verfügbar unter: <https://advances.sciencemag.org/content/5/5/eaau2670> (Zugriff 26.11.2019)
- UBA – Umweltbundesamt (2011): Leitkonzept – Stadt und Region der kurzen Wege. Gutachten im Kontext der Biodiversitätsstrategie. Texte 48/2011, Dessau. Online verfügbar unter: <https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/461/publikationen/4151.pdf> (Zugriff 26.11.2019)
- VDV – Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (2019): Pressemitteilung: Bundesrat macht den Weg frei für GVFG-Erhöhung. Online verfügbar unter: https://www.vdv.de/presse.aspx?id=9b-ff983b-8a4d-4b4e-9550-dbebe740ee35&mode=detail&coriander=V3_a9b3e7ed-11ac-970c-20a3-d6f8c4e02776 (Zugriff 26.11.2019)

Anhang: Weiterführende Literatur, Good-Practice-Beispiele und Planungshilfen

Der vorliegende Leitfaden gibt einen Überblick über kommunale Handlungsmöglichkeiten für eine Verkehrswende. Allerdings erlaubt der Umfang von 148 Seiten nicht, jedes Planungsdetail zu vertiefen und alle interessanten Praxisbeispiele zu zitieren. Jedoch liegen bereits vielfach Erfahrungen vor, die in anderen Leitfäden, Webseiten und Studien Niederschlag gefunden haben. Diese weiterführenden Quellen und Unterstützungsangebote werden nachfolgend thematisch gegliedert dargestellt.

Verkehrswende allgemein

Heinrich-Böll-Stiftung: Webdossier Kommunale Verkehrswende

<https://www.boell.de/de/kommunale-verkehrswende>

In dem Online-Dossier werden thematisch gegliedert Handlungsansätze und erfolgreiche Umsetzungsbeispiele aus Städten in Deutschland und Europa vorgestellt.

VCD – Verkehrsclub Deutschland: Themenfelder und Good-Practice-Beispiele

<https://www.vcd.org/themen/>

Auf seinen Themenseiten stellt der VCD Handlungsansätze und weiterführende Analysen und Positionspapiere dar. In einzelnen Handlungsfeldern wie Radverkehr oder Multimodalität sind zudem umfassende Good-Practice-Sammlungen verfügbar.

Fußverkehr

FUSS e.V. (2018): Schritte zur Einführung einer kommunalen Fußverkehrsstrategie. Handlungsleitfaden.

<https://www.umkehr-fuss-online-shop.de/kostenlose-downloads/category/1-fussverkehrsstrategie.html?download=368:broschuere-handlungsleitfaden&start=40>

Der umfangreiche Handlungsleitfaden, der sich an kommunale Akteur/innen richtet, ist Ergebnis einer detaillierten Auswertung der Erfahrungen von Bürger/innen, Stakeholdern, Fachleuten und Verwaltung in fünf Modellstädten.

Radverkehr

Deutscher Fahrradpreis: Auszeichnungen für Best-Practices im Radverkehr

<https://www.der-deutsche-fahrradpreis.de/>

Der jährlich verliehene Deutsche Fahrradpreis wird als Fachpreis in den drei Kategorien Infrastruktur, Service und Kommunikation verliehen und prämiert gute Praxisbeispiele der Radverkehrsförderung. Die Kurzbeschreibungen der jeweils ersten drei Plätze sind als Good-Practice-Sammlung online verfügbar.

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur: Fahrradportal

<https://nationaler-radverkehrsplan.de>

Das umfassende Online-Portal bietet Neuigkeiten zum Radverkehr, Informationen zur Förderung, Praxisbeispiele, eine Forschungsdatenbank sowie Weiterbildungsangebote und Workshops.

IVM (2014): Förderung des Rad- und Fußverkehrs. Kosteneffiziente Maßnahmen im öffentlichen Straßenraum. Handbuch für die kommunale Praxis.

https://www.ivm-rheinmain.de/wp-content/uploads/2014/09/Kosteneffizienz-Handbuch_2014.pdf

Das praxisorientierte Handbuch stellt Maßnahmen anhand detailliert beschriebener und bebildeter Fallbeispiele vor und beziffert die jeweiligen Kosten für die Umsetzung.

Parkraummanagement und Straßenraum

Agora Verkehrswende (2019): Parkraummanagement lohnt sich! Leitfaden für Kommunikation und Verwaltungspraxis

<https://www.agora-verkehrswende.de/veroeffentlichungen/parkraummanagement-lohnt-sich/>

Der Leitfaden unterstützt bei Planung, Abstimmung und Vermittlung umzusetzender Maßnahmen sowohl verwaltungsintern als auch in Kommunikation mit Bürger/innen und hilft beim Entkräften von Gegenargumenten.

UBA – Umweltbundesamt (2017): Fachbroschüre: Straßen und Plätze neu denken

<https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/strassen-plaetze-neu-denken>

Die Broschüre stellt gute Praxisbeispiele der innerörtlichen Umgestaltung des Straßenraums dar und gibt in einem Baukasten Planungshinweise für verschiedene Gestaltungs- und Funktionselemente.

Tempolimit

VCD – Verkehrsclub Deutschland (2018): Tempo 30 Soforthilfepapier. Sie wollen Tempo 30? Wir sagen Ihnen was geht.

https://www.vcd.org/fileadmin/user_upload/Redaktion/Themen/Verkehrssicherheit/Tempo_30/Tempo30_Soforthilfe-Papier_09_2018.pdf

Das Papier bietet eine allgemeinverständliche Checkliste für Einführung von Tempo-30-Zonen oder streckenbezogenen Temporeduzierungen.

UBA – Umweltbundesamt (2017): Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen.
<https://www.umweltbundesamt.de/en/publikationen/wirkungen-von-tempo-30-an-hauptverkehrsstrassen>

Die Broschüre stellt die wichtigsten Erkenntnisse aus Messungen der Tempo-30-Wirkungen (Sicherheit, Lärmschutz, Luftreinhaltung, Förderung Fuß- und Radverkehr u. a.) dar.

Öffentlicher Nahverkehr

BMVI (2016): Mobilitäts- und Angebotsstrategien in ländlichen Räumen. Planungsleitfaden für Handlungsmöglichkeiten von ÖPNV-Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen unter besonderer Berücksichtigung wirtschaftlicher Aspekte flexibler Bedienungsformen

<https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/mobilitaets-und-angebotsstrategien-in-laendlichen-raeumen-neu.html>

Der umfassende Leitfaden stellt verschiedene Angebotsformen systematisch dar, gibt Planungshinweise und stellt Bewertungs- und Planungstools detailliert dar.

Geteilte und vernetzte Mobilität

BCS – Bundesverband CarSharing (2018): Leitfaden zur Gründung neuer Carsharing-Angebote

https://carsharing.de/sites/default/files/uploads/arbeitsschwerpunkte/leitfaden_neue_cs-angebote_versandversion.pdf

In dem Ratgeber werden Erfolgsfaktoren, die wichtigsten Schritte beim Aufbau eines Carsharing-Angebots und Hinweise für ein kontinuierliches Wachstum von Angebot und Nachfrage beschrieben.

KCW, Öko-Institut, Probst & Consorten (2017): Leitfaden Kommunale Multimodalitätsstrategien

http://mobilitaet21.de/wp-content/uploads/2018/02/700877_Multimodalitätsstrategien_Leitfaden.pdf

Der Leitfaden stellt verschiedene Konzeptvarianten multimodaler Vernetzungsplattformen vor und bewertet diese anhand Relevanz, kommunalpolitischer Ziele und regionalem Bezug.

Zukunftsnetz Mobilität NRW: Handbuch Mobilstationen Nordrhein-Westfalen

<https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/www.adfc-nrw.de>

Das Handbuch stellt die Schritte bei Planung, Bau und Betrieb von Mobilstationen dar und erläutert diese umfassend. Die meisten Hinweise sind dabei nicht NRW-spezifisch.

Elektromobilität

Difu: E-Mobilität im städtischen Wirtschaftsverkehr – Handlungsspielräume und Optionen in den Kommunen

<https://difu.de/publikationen/2014/elektromobilitaet-im-staedtischen-wirtschaftsverkehr.html>

Die Publikation stellt die in den Kommunen und Regionen bestehenden Herausforderungen im Bereich des Wirtschaftsverkehrs dar. Daran anschließend werden die Chancen für den Einsatz von E-Fahrzeugen gezeigt.

E-Stations: Kostenrechner für Elektrofahrzeuge

<https://www.e-stations.de/elektroautos/kostenrechner>

Der Kostenrechner stellt eine Planungshilfe bei der Anschaffung von E-Fahrzeugen dar, bei der E-Fahrzeuge und konventionelle Fahrzeuge anhand verschiedener Faktoren wie jährliche Fahrleistung, Fahrzeugtyp und Anschaffungspreis miteinander verglichen und die Gesamtkosten bestimmt werden können.

Integrierte Verkehrsplanung

ELTIS – The Urban Mobility Observatory: The SUMP Concept and Guidelines

<https://www.eltis.org/mobility-plans/sump-concept>

Das Konzept von Sustainable Urban Mobility Plans (SUMP) wird auf dieser englischsprachigen Plattform erläutert. Die SUMP Guidelines bieten einen umfassenden Leitfaden mit 12 Schritten in den Phasen Vorbereitung und Analyse, Strategieentwicklung, Maßnahmenplanung sowie Implementierung und Monitoring.

UBA – Umweltbundesamt: Evaluation zählt: Ein Anwendungshandbuch für die kommunale Verkehrsplanung

<https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/evaluation-zaehlt-ein-anwendungshandbuch-fuer-die>

Dieses Handbuch liefert das nötige Wissen, um Prozesse und Wirkungen kommunaler Maßnahmen im Verkehr zu evaluieren. Es geht detailliert auf Indikatoren, Untersuchungsdesigns und -methoden, Datenerhebung und Analyse sowie die Auswertung ein.

Mobilitätsmanagement und Kommunikation

DEPOMM: Informationen zum Mobilitätsmanagement

<https://depomm-ev.de/infothek/>

Die Deutsche Plattform für Mobilitätsmanagement bietet auf Ihrem Online-Portal eine Mediathek mit weiterführenden Informationen zum Mobilitätsmanagement, darunter Hintergrundinformationen aus dem In- und Ausland, Forschungsprojekte und Arbeitskreise.

Agora Verkehrswende (2019): Neue Wege in die Verkehrswende. Impulse für Kommunikationskampagnen zum Behaviour Change

<https://www.agora-verkehrswende.de/veroeffentlichungen/neue-wege-in-die-verkehrswende/>

Das vom Institut für sozial-ökologische Forschung (ISOE) entwickelte Impulspapier stellt die Bedeutung von Kommunikation für die Veränderung des Verkehrsverhaltens dar und stellt exemplarische Kampagnen und deren Wirkungsweise vor.

Zukunftsnetz Mobilität NRW: Kosteneffizienz durch Mobilitätsmanagement. Handbuch für die kommunale Praxis

https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/sites/default/files/downloads/znm-nrw-handbuch-kosteneffizienz-a4_rz-web_0.pdf

Das Handbuch geht auf Ziele, Akteur/innen und Handlungsfelder kommunalen Mobilitätsmanagements ein und stellt Kostenbewertungsansätze und Einsparpotenziale dar. Darauf basierend werden Hinweise für eine erfolgreiche Umsetzung gegeben.

Mobilität für alle

Europäische Kommission (2017): Access City Award. Beispiele für Best Practices, um Städte in der EU barrierefreier zu gestalten

https://efre.brandenburg.de/media_fast/4055/Access%20City%20Award%202017_%20Beispiele%20für%20Best%20Practices%20um%20Städte%20in%20der%20EU%20barrierefreier%20zu%20gestalten.pdf

Die Broschüre stellt Praxisbeispiele dar, in denen eine barrierefreie kommunale Verkehrsplanung oder Mobilitätsgestaltung erfolgreich umgesetzt wurde.

Praxis kommunale Verkehrswende

Ein Leitfaden

Der Ruf nach einer besseren Mobilität wird immer lauter. Städte werden durch den zunehmenden und raumgreifenden Autoverkehr immer unbewohnbarer. Die CO₂-Emissionen im Verkehr steigen, obwohl sie dringend sinken müssten. Die Menschen haben andere Erwartungen an Straßen und Plätze in ihren Kommunen, sie möchten keinen Stau, keine zugeparkten Fuß- und Radwege.

Blickt man ins europäische Ausland, sieht man viele gute Beispiele, wie Städte lebenswerter werden. Aber auch deutsche Städte und Gemeinden haben sich auf den Weg gemacht zu einer Verkehrswendekultur.

Davon handelt dieser Leitfaden. Er zeigt, was heute schon möglich ist in Sachen Fuß- und Radverkehr, Entschleunigung, Parkraummanagement, ÖPNV, vernetzte Mobilität, Elektromobilität, integrierte Stadt- und Verkehrsplanung, Mobilitätsmanagement und Mobilität für alle. Diese Publikation bietet damit einen praktischen Instrumentenkasten für die Kommunalpolitik.

ISBN 978-3-86928-212-1